



Wie wir uns zur Fahne durchschlugen

J. F. Lehmanns Verlag, München.





Wie wir uns zur Fahne durchschlugen

J. F. Lehmanns Verlag, München.

CAPT. C. J. GEBAUHR
386 Ogden Avenue,
Jersey City, N. J.

37 - Capt. Zuppe
84 - Manila
134 - Life boat from "Karlsruhe"
+ Life belt from "Cöln"
found 3 days N.Y. Port
au Prince

142 - Karlsruhe in San Juan
173 ff - Cap Trafalgar
Leonore Woermann
189 "Prinz Eitel Fr." - in Pacific
197 - ships sunk at Duala
204 - ships at Teneriff
205 " " Las Palmas



Bruno von Beck

Eduard Becker



Ferdinand Bormann



Heinrich Koch



Franz Ludwig



Max Leib

Wie wir uns zur Fahne durchschlugen

Erlebnisse von Auslandsdeutschen und Seeleuten im Weltkrieg

Herausgegeben von
Gustaf v. Dickhuth-Harrach
General der Infanterie

Mit den Bildnissen von 23 Mitarbeitern



J. F. Lehmanns Verlag, München
1922

Druck von Dr. F. P. Datterer & Cie., Freising

Inhalt.

Seite

Vorwort 5

Gefährliche Bootfahrt. Von Bruno v. Beck, damals Kaufmann; von Valparaiso (Chile) über Genua zum Feld-Artillerie-Regiment Großherzog in Karlsruhe 11

Als Kohlentrimmer von Brasilien. Von Eduard Becker, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Cabedello (Brasilien) über Christiania zur 1. Torpedoboots-Division in Kiel 22

Auch der ungediente Landsturm kommt. Von Ferdinand Bormann, damals Kaufmann; von Porto Alegre (Brasilien) über Amsterdam zum Pionier-Regiment 24 in Köln 28

„Virgen del Socorro". Von Erich Petersen, damals Offizier der Schutztruppe Kamerun; von Vigo (Spanien) in die englische Gefangenschaft 34

Sechs Wochen in Gluthitze und Finsternis unter den Sojabohnen. Von Heinrich Koch, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Sabang (Hinterindien) über Warnemünde zur 1. Matrosen-Division in Kiel 48

Zu Fuß aus dem Jura. Von Franz Ludwig, damals Schreiner; von Champagnole über Genf zum Feld-Artillerie-Regiment 49 in Stuttgart 55

Bei 50° Hitze unter dem Kessel. Von Max Leib, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Ponta Delgada (Azoren) über Christiania zur 1. Matrosen-Division in Kiel 56

Persischer Bettler. Von Heinrich Sachs, damals Kaufmann; von Nordrußland über Kurdistan zur Dolmetscherschule in Berlin 58

Auf dem Walfischfänger. Von Martin Linke, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Colón (Honduras) über Genua zur 1. Matrosen-Division in Kiel 62

Durch Schnee und Eis der Anden eilt Theodor Sinemus zur Fahne. Einst Pfarrer in Santiago de Chile, gefallen für Kaiser und Reich am 11. März 1915 in den Karpathen. Geschildert von seiner Schwester Lydia Sinemus in Bremen 71

Im Sodatank, im Kleiderschrank, unter dem Drucklager, im Trockentank und unter den Kesseln. Von Otto Frick, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Sabang (Hinterindien) über Kopenhagen nach Wilhelmshaven 77

Im Auto durch die Urwaldnacht. Von F. Metzner, damals Plantagenbesitzer; von Fileba (Deutsch-Neuguinea) an Bord S. M. S. „Geier" . 84

Deutsche Neger. Von Georg Warlich, damals Offizier des Norddeutschen Lloyd; von São Vicente (Kapverdische Inseln) über Rotterdam an Bord der „Scharnhorst" in Kiel 94

Der Fremdenlegionär. Von Max Kirsch, damals Schiffsingenieur; von Duala (Kamerun) in den deutschen Schützengraben bei Prunay . . 101

Glücklich durch! Von Martin Hänsel, damals Kaufmann; von Campinas (Brasilien) über Christiania zum Ersatzbataillon in Dresden . . 111

Tausend Pfund Sterling Kopfpreis. Von Julius Lauterbach, damals Kapitän der Hamburg-Amerika-Linie; von Singapore (Hinterindien) über Kopenhagen zur U-Boot-Flotte 118

Im Segelboot über den Golf von Lyon. Von W. Beggerow, damals Kaufmann in Westafrika; von Santa Cruz (Teneriffa) über San Remo zum Landsturm-Bataillon VII/14 127
Quer durch Frankreich. Von R. Münchmeyer, damals Kaufmann; von Haiti über Lyon und Genf an die Westfront 133
Lebendig begraben. Von Wolfgang Berlet, damals Kaufmann; von Neu-York über Bergen zum Jäger-Bataillon 12 in Freiberg 153
In der Hölle. Von Herbert Kettner, damals Kaufmann; von San Franzisko (Kalifornien) über Christiania zum Funker-Rekruten-Depot in Dresden 163
Im Koffer über den Ozean. Von Max Röver, damals Ingenieur; von Neu-York in die englische Gefangenschaft 167
Durch den Höllenschlund. Abenteuer des Matrosen Martin Kuß, erzählt von Pastor Nelke in Montevideo 173
Zwei Brüder, Karl und Wilhelm Schomberg, damals Kaufmann und Minenleiter; von Iquique und Antofagasta (Chile) über Christiania und Kopenhagen zur Feldartillerie in Kassel. Von Karl Schomberg in Kassel 179
Am Ort des Grauens. Von Bruno Bettaque, damals Kapitän der Woermann-Linie; von Lagos (Britisch-Nigeria) über Genua zum Vorpostenboot Senator Michahelles 198



Vorwort.

Der große Erfolg, den unser Buch „Im Felde unbesiegt“ bei den Deutschen daheim und draußen gehabt hat, hat uns gezeigt, daß der Gedanke, dieses Buch herauszugeben, richtig war.

Nicht jeder ist imstande, sich in eine umfassende Darstellung des ganzen Krieges zu versenken. Dazu reicht für viele die Zeit nicht; auch sind diese bändereichen Werke heute sehr teuer.

Es lebt aber in unserem Volke ein leidenschaftliches Wollen, die Heldentaten der furchtbaren vier Jahre nicht in Vergessenheit geraten zu lassen.

Der Ruf „Nie wieder Krieg!“, der manchmal in Versammlungen und Demonstrationszügen laut wird, ist nur der Ausdruck der schwachen Seelen, die unter dem ungeheuren Druck der Verhältnisse zusammengebrochen sind. Zu ihnen gesellen sich weltfremde Schwärmer, die ehrlich an eine Verbrüderung aller Völker glauben, und endlich die Masse derer, denen der Pazifismus nur ein Mittel ist, um zu Macht und Besitz zu gelangen.

Aber so laut und lärmend sich diese Bewegung heute auf den Gassen breit macht, in der Tiefe der deutschen Volksseele sieht es anders aus. Was groß ist, hat diese Seele immer gewußt. Sie lebt in der Erinnerung an die unvergleichlichen Taten des Weltkrieges; männlich und stark trotzt sie der trostlosen Gegenwart und glaubt an eine bessere Zukunft. Mit scheuer Ehrfurcht denkt sie derer, die ihr Leben hingegeben haben für das Vaterland, und der still duldenden Helden, deren gelähmter, verkrüppelter Körper erzählt von unaussprechlichen Leiden.

Diese Leiden schrecken nicht.

Wer das Hochgefühl innerlich erlebt hat, mit dem der Mensch die Furcht vor persönlicher Gefahr überwindet und niederhält, der ist gefeit gegen ihre Schrecken.

Dieser Geist ist es, der aus allen Beiträgen des Buches „Im Felde unbesiegt“ zu den Lesern spricht, und diesen Geist sucht stürmisch und sehnsüchtig die deutsche Jugend, der die ärmlich kahle, praktisch nüchterne, platte Nützlichkeitslehre unserer Tage so garnichts bietet.

Wir wollten und konnten nicht eine Geschichte des Krieges geben, aber in einzelnen, mächtig packenden und fortreißenden Bildern haben wir dem deutschen Volke vor die Seele gestellt: „Seht — das haben wir im Kriege getan. Es ist größer, als was

je ein Volk der Erde geleistet hat. Seid stolz darauf und vergeßt es nicht — niemals!"

Bunte Bilder aus Ost und West, aus den Stahlgewittern der Großkampftage in Flandern, von dem zähen Ringen um Verdun, in den Argonnen und Vogesen, im Priesterwald und im Eis und Schnee des Balkans und der Karpathen. Bilder der Kämpfe in Palästina, im glühenden Sand der arabischen Wüste, der wild phantastischen Zusammenstöße hoch über den Wolken und tief unter dem Meeresspiegel.

Und aus all diesen Bildern leuchtet wie ein Edelstein das in jeder Not bewährte Vertrauen zwischen Führern und Mannschaften, zwischen Offizier und Soldat.

Aus diesen schlichten und doch so ergreifenden Erzählungen klingt auf jeder Seite die neidlose Bewunderung der Führer — vom Feldmarschall bis zum Unteroffizier — vor den vielen, vielen namenlosen Helden. Sie wußten, daß die Erinnerung an ihre Taten verloren gehen würde in der Masse der gleichartigen, sie wußten, daß sie ihre letzte Ruhe finden würden im Massengrab, daß kein Heldenbuch von ihnen erzählen würde, und doch haben sie ihre Pflicht getan — und mehr als ihre Pflicht.

Als wir die beiden Bände nochmals durchsahen, um neue Auflagen vorzubereiten, da löste sich vor dem inneren Auge aus aller Fülle der Ereignisse eine Gestalt im feldgrauen Kleide, der deutsche Soldat mit seiner Treue, seiner Tapferkeit und seinem Gehorsam. Er ist der eigentliche große Held dieses Krieges, und die Gedanken gingen zurück in die Zeit vor nun schon acht Jahren, als der Bauer die Sense aus der Hand legte, und der Arbeiter sein Werkzeug, als die Hörsäle und Schreibstuben verödeten, und die Millionen von Menschen zu den Fahnen strömten, alle Gesichter leuchtend in der Verklärung einer echten Begeisterung.

Und da gedachten wir auch derer, die damals aus dem Auslande heimkehrten, um ihren Fahneneid zu halten. Sie haben ein sicheres Leben, zum Teil sogar ein glänzendes Dasein aufgegeben, haben Stellung und Vermögen verloren, weil ihr Herz sie zur Heimat zog. Aus den Wildnissen, von den äußersten Grenzen menschlicher Siedelungen eilten sie nach den Küstenstädten, von wo sie hofften, ihr auf Tod und Leben kämpfendes Vaterland zu erreichen. Zu Hunderten und Tausenden drängten sie sich um die Konsulate, um Rat und Hilfe zu erbitten für die ersehnte Heimkehr nach Deutschland. Von den Behörden mußten sie abgewiesen werden. Geldmittel standen diesen nicht zur Verfügung, und so konnten sie den Landsleuten nur den Rat geben, an ihre bisherigen Arbeitsstätten zurückzukehren, da inzwischen bekannt geworden war, daß fast alle Deutsche, die in den ersten Tagen die Überfahrt unternommen hatten, durch englische Schiffe von Bord geholt worden waren. Viele mußten wohl oder übel diesem

Rat folgen, da sie kein Geld hatten, um in der Stadt zu bleiben. Die meisten von ihnen aber haben keine Aufnahme mehr gefunden an der alten Arbeitsstätte. Der englische Einfluß hatte mit seiner zielsicheren Rücksichtslosigkeit und Härte dafür gesorgt, daß auch die Neutralen dem Deutschen die Tür wiesen.

Wer aber irgend die Mittel besaß, um ohne fremde Hilfe leben zu können, der blieb in der Hafenstadt und suchte nach einer Gelegenheit, auf eigene Faust die Heimat zu erreichen.

Hier und da, in Zeitungen und Zeitschriften tauchten dann vereinzelte Berichte auf über die abenteuerlichen Fahrten dieser tapferen Männer. Was sie schilderten, das war so großartig und ergreifend, daß der Gedanke wohl berechtigt schien, einige der kühnsten und fesselndsten Erlebnisse zu sammeln, in einem Band zu vereinigen und so für immer dem Vergessenwerden zu entreißen.

Ich erließ einen Aufruf in den Zeitungen, und bat alle Deutschen, die bei Ausbruch des Krieges unter Mühen und Gefahren aus dem Ausland zu ihrer Fahne geeilt waren, mir ihre Anschrift zu schicken.

Der Erfolg war überraschend. Zu Hunderten meldeten sich Männer aller militärischen Dienstgrade und aller möglichen Berufe: Obst- und Gemüsehändler, Offiziere, Unteroffiziere und Soldaten der Armee und Marine, Kaufleute, Schiffskapitäne, Steuermänner und Matrosen, Fischhändler, Lehrer, Landmesser, Landwirte, Gutsbesitzer, Bauern, Landarbeiter, Ingenieure, Registratoren, Schriftleiter, Fabrikbesitzer, Studenten, Müller, Diplomaten, Apotheker, Geistliche, Stellmacher, Schreiner, Postbeamte, Ärzte, Chemiker, Maschinisten — alles bunt durcheinander.

Aus allen Zuschriften sprach der berechtigte Stolz auf die eigene Leistung, das Glück der Erinnerung an eine große Zeit und der unverwüstliche Glaube an die Zukunft des Vaterlandes.

Es war natürlich nicht möglich, alle diese Berichte in einem Buch zusammenzufassen. Einmal wäre der Umfang viel zu groß und damit der Preis zu hoch geworden. Dann aber liegt es in der Natur der Sache, daß die meisten Berichte untereinander eine große Ähnlichkeit aufweisen.

Man kann von einem typischen Verlauf sehr vieler Reisen sprechen. Zuerst die Bemühungen in der fremden Hafenstadt, sich falsche Papiere zu besorgen, dann das Suchen eines neutralen Schiffes, um als Matrose oder als blinder Passagier die Überfahrt zu machen, die Mühen und Drangsale der Seereise, die Gefahren der englischen Kontrolle — das kehrt in den meisten Berichten immer wieder.

Es galt also, eine Auswahl zu treffen, und Schilderungen herauszusuchen, die abenteuerlich und abwechselungsreich genug sind, um das dauernde Interesse des Lesers wach zu halten.

Das Ergebnis dieser Auswahl ist das vorliegende Buch.

Es sind erschütternde, herzergreifende Bilder, die in bunter Folge sich abrollen.

Was haben diese prachtvollen Menschen auf sich genommen!

Man muß es sich nur einmal lebhaft vorstellen, was es für einen Mann von guter Bildung und Erziehung heißt, in engster Berührung mit Menschen leben zu müssen, die, wie die Matrosen mancher Segelschiffe in geradezu viehischer Roheit und Gemeinheit die gute Sitte und den Anstand mit Füßen treten; mit einem solchen entmenschten Kerl das nächtliche, schmutzstarrende, von Ungeziefer wimmelnde Lager teilen, am Tag eine ungewohnte, harte Arbeit verrichten, bei der die Haut in Fetzen von den Händen geht, dazu eine kärgliche, widerliche Nahrung, Blutpudding und tranige Fischklöße, und das alles durch Wochen und selbst Monate.

Dieser rein passive Heroismus reißt die Einbildungskraft nicht so mit sich, wie ein Sturm auf den Kemmelberg oder auf das Fort Douaumont, und doch, wenn man alles sich vergegenwärtigt, so ist es schwer zu sagen, wem man die Palme reichen soll — dem Frontkämpfer oder dem stillen Dulder in der Hölle dieser Überfahrtswochen.

Und — was die Hauptsache ist — diese heimkehrenden Wehrpflichtigen sind ja doch auch alle Frontkämpfer geworden! Nur daß sie die Möglichkeit dazu sich erst erringen mußten durch Leiden und Qualen, von denen man sich kaum eine Vorstellung machen kann. Sie hatten sich freiwillig dem Konsulat gestellt; die Behörde hatte sie abweisen müssen. So waren sie vor dem Gesetz von jeder weiteren Verpflichtung entbunden und niemand konnte ihnen einen Vorwurf machen, wenn sie nun zu ihrer friedlichen Tätigkeit zurückkehrten.

Aber diese herrlichen Menschen faßten ihre Pflicht anders auf. Sie hatten nicht nur ihrem Landesherrn geschworen, sondern auch Gott und sich selbst, und von diesem Eid konnte kein Mensch sie entbinden. Sie nahmen Unsagbares auf sich — nicht um Ruhm und Ehre, Lob und Auszeichnung zu gewinnen, sondern um ihren Treuschwur zu halten, um die Möglichkeit zu haben, ihr Leben einzusetzen für das heilige Vaterland.

Und das haben nicht nur Wehrpflichtige im kräftigsten Mannesalter getan. Ungediente Landsturmleute, Männer, die längst aus allen Militärverhältnissen entlassen waren, haben Weib und Kind, Beruf und Besitz verlassen, um dem Rufe zu folgen, der gebieterisch in ihrer Seele klang.

Was sind die Hindernisse, die Schiller in seiner „Bürgschaft" dem Heimkehrenden entgegenstellt, gegen die unerhörten Schwierigkeiten, die hier zu überwinden waren!

Es gehört schon ein ungewöhnliches Maß von Willensstärke und Hartnäckigkeit dazu, um die Bootfahrt auf dem argentinischen

Flusse durchzuführen, über Stromschnellen und Klippen, oft festsitzend, und dann hinein in das eisige Wasser, um das Boot wieder flott zu machen, jeden Augenblick in der Gefahr des Kenterns.

Oder sechs Wochen lang im Laderaum eines Frachtdampfers auszuhalten, in glühender Tropenhitze, in völliger Dunkelheit zusammengekrümmt in einem Raum, so eng, daß Sitzen und Stehen und jede Bewegung unmöglich ist. Man staunt, daß die menschliche Natur so etwas überhaupt ertragen kann.

Und welche unausdenkbaren Qualen entstehen, wenn die Menschen in solchen Zuständen auch noch körperlich leidend sind, wie der Mann, der mit Lungenentzündung im Segelboot durch den Ozean fährt, von schwerem Seegang aus einer Ecke seiner Kammer in die andere geworfen. Oder die armen Kerle, die, am ganzen Körper vom „Roten Hund" geplagt, nackt im heißen, öligen Salzwasser liegen müssen, um sich im Drucklager vor den nachspürenden Engländern zu verbergen.

Wie die Ausgeburt einer höllischen Phantasie erscheint das wüste Leben auf dem Walfischfänger, und mit freudiger Teilnahme folgen wir dem Marsch des deutschen Pfarrers durch das ewige Eis der Hoch-Cordilleren.

Ein anderes Bild: Von seiner lichterloh brennenden Plantage hinweg jagt ein junger Seeoffizier im Automobil durch den nächtlichen Urwald der Koralleninsel und erreicht den Strand gerade noch im letzten Augenblick, als das Schiff, das ihn an Bord nehmen soll, eben die Anker lichtet.

Welche prachtvolle Männlichkeit in den Kreuz- und Querzügen des Schiffskapitäns, der die ganze Küste des fernen Ost-Asiens entlang streift, bald im Segelboot, bald im Ruderboot, bald im Dampfschiff, immer verfolgt und beobachtet, der Sumatra durchquert unter namenlosen Anstrengungen und Entbehrungen, von schwerer Ruhr entkräftet, und doch mit unbeugsamem Willen durchhält und über Japan endlich das vorläufig rettende Amerika erreicht.

Klingt es nicht fast unglaublich, daß ein deutscher Kaufmann es gewagt hat, von Spanien aus mitten durch Frankreich nach der Schweiz zu fahren — im französischen Militärzug!? Entdeckung war gleichbedeutend mit Tod.

Unser Buch heißt: „Wie wir uns zur Fahne durchschlugen"; es sind aber mit gutem Bedacht auch zwei Irrfahrten aufgenommen, mit denen die Abenteurer ihre Fahne nicht erreicht haben, sondern in englische Gefangenschaft geraten sind. Sie haben Übermenschliches geleistet — das Schicksal hat gegen sie entschieden. Aber mit tiefer Teilnahme wird man lesen, wie deutsche Männer in einer Nußschale von Segelboot den wilden Herbststürmen der Biscaya und des Atlantic getrotzt haben, und

wie ein Ingenieur, als er keine andere Möglichkeit sah, in einem Koffer versteckt die Fahrt von New York über den Ozean wagte.

Auch zwei Brüder sind darunter, die an der chilenischen Küste sich trennten, um jeder einzeln auf verschiedenen Wegen die Überfahrt zu unternehmen, und die nach allerlei Abenteuern in Kassel im Hause der Mutter wieder zusammentrafen.

Erstaunlich ist es, mit welcher Ruhe und Selbstbeherrschung diese abgehetzten, gemarterten Männer der nervenzerrüttenden Folter des englischen Kreuzverhörs entgegengetreten sind. Welche Kraft spricht aus dem immer wieder auftauchenden köstlichen Humor!

Aber wenn man diese Bilder an sich vorübergleiten läßt, so abenteuerlich, so bunt und phantastisch, so ewig wechselnd wie die Märchen aus Tausend und einer Nacht, dann ist es doch nicht nur das lebhafte Interesse an Stoff und Darstellung, was den Leser fesselt, sondern über all dem Jammer, dem Elend und der Schande dieser Tage erhebt sich das stolze Gefühl: Es waren Deutsche, die das getan haben; und jubelnd in trotzigem Selbstbewußtsein ringt sich aus dem Herzen der Ruf:

Freue Dich, daß Du ein Deutscher bist!

v. Dickhuth-Harrach.

Gefährliche Bootfahrt.

Von Bruno v. Beck, damals Kaufmann;
von Valparaiso (Chile) über Genua zum Feldartillerie-Regiment Großherzog in Karlsruhe.

Am Tage der Kriegserklärung befand ich mich in Valparaiso in Chile, wo ich an einer deutschen Bank tätig war.

Schon nach der Kriegserklärung Österreichs an Serbien war das geschäftliche Leben sehr aufgeregt, da allgemein die Ansicht herrschte, der Krieg werde weiter um sich greifen. Am Abend des 1. August stand die Mobilmachung Deutschlands in den spanisch geschriebenen Blättern, während unser Generalkonsulat erst am 2. August mittags die amtliche Bekanntmachung erhielt.

Ich stellte mich sogleich dem Konsulat zur Verfügung, um mit einigen anderen Herren die Listen der sich meldenden Wehrpflichtigen und Kriegsfreiwilligen zu führen; denn für uns Deutsche bestand doch noch keine Möglichkeit, abzureisen. Die deutschen Dampfer wurden zurückgehalten, da der französische Kreuzer Montcalm in der Nähe sein sollte; außerdem war die Eisenbahnverbindung mit Buenos-Aires durch die starken Schneefälle des ganzen Winters seit Wochen unterbrochen.

Wir mußten uns gedulden und uns nach der Kriegserklärung Englands darein finden, längere Zeit keine wahren Nachrichten zu bekommen. Die letzte Meldung des deutschen Kabels war die von der Einmütigkeit des Reichstags am 4. August. Darnach wurde die Verbindung unterbrochen. Wir erhielten nur noch Nachrichten englischer Blätter, die unter anderem eine große Seeschlacht meldeten und andere unwahre Telegramme brachten.

Das Generalkonsulat hatte bei dem Auswärtigen Amt angefragt, auf welche Weise die Wehrpflichtigen, die sich in Chile aufhielten, in ihre Heimat gebracht werden sollten. Da aber der Generalkonsul auf seine Drahtanfrage keine Antwort mehr bekam, forderte er auf eigene Verantwortung einen Dampfer von der Kosmoslinie an. Die nötigen Arbeiten wurden sofort begonnen. Bettstellen wurden in die Laderäume eingebaut, Kohlen und Proviant so viel als möglich von den deutschen Schiffen übernommen. Von Herrn Major Hähnlein wurde ich und verschiedene andere Reserveoffiziere und Offiziersstellvertreter gebeten, nicht abzureisen vor der Entscheidung, ob der Transport stattfinde oder nicht. Der Transport sollte militärisch eingerichtet werden, wobei die Herren unsere Hilfe benötigten. An den folgenden Tagen waren wir

damit beschäftigt, die weiteren Vorbereitungen zu treffen und die Liste der Teilnehmer aufzustellen. Die Listen ergaben ungefähr tausend Kriegsdienstpflichtige und noch einige Hundert Freiwillige, die aus Mangel an Platz für den Transport nicht mehr in Frage kamen. Es wurde jedem einzelnen freigestellt, auf eigene Gefahr teilzunehmen, was er durch seine Unterschrift bescheinigen mußte. Daneben erkundigten wir uns natürlich dauernd, ob andere Reisemöglichkeiten vorhanden seien. Eine große Rolle spielte auch die Beschaffung von englischem Gold, das zurzeit als einziges Zahlungsmittel überall angenommen wurde. Die Banken hielten das Gold möglichst zurück, oder verkauften es sehr teuer; viele mußten ein englisches Pfund mit 32 Pesos bezahlen, während in Friedenszeit durchschnittlich 25 bezahlt wurden. Auch waren die meisten jungen Deutschen gar nicht in der Lage, das nötige Geld zu beschaffen und wurden von Herren der deutschen Kolonie in der freundlichsten Weise unterstützt. Seit der Kriegserklärung Englands waren der Generalkonsul und der Gesandte gegen die Ausführung unseres Transports, da sie ihn für vollkommen aussichtslos hielten; derselben Ansicht waren die leitenden Deutschen Valparaisos, ohne deren Hilfe der Transport pekuniär nicht hätte durchgeführt werden können; trotzdem gaben die Offiziere die Hoffnung auf sein Gelingen noch nicht auf.

In diesen Tagen waren die Lebensbedingungen in Valparaiso, wie in ganz Chile, schon sehr erschwert; große englische Firmen hatten schon wenige Tage nach der Kriegserklärung viele ihrer Angestellten entlassen, die Kosmoslinie kündigte einen Monat später 27 von 40 Angestellten, darunter auch verschiedenen Deutschen; eine chilenische Bank stellte bald ihre Zahlungen ein; alle Banken, auch die deutschen, verweigerten Kredite, zum Teil sogar die schon gegebenen; im übrigen war der Stand der deutschen Banken sehr gut; die Lebensmittel stiegen ganz beträchtlich im Preis, Zucker war fast doppelt so teuer.

Noch schlimmer war der chilenische Staat dran, dessen einzige Einnahmen in Ein- und Ausfuhrzoll bestanden, und zwar zum allergrößten Teil Ausfuhrzoll für Salpeter; da dieser Artikel fast ausschließlich nach Deutschland und Österreich ging, war die Ausfuhr natürlich sofort unterbunden. Die Kehrseite dieses Übels war, daß die Salpeterindustrie in dem fast ganz unfruchtbaren Norden Chiles stockte, und die etwa 50 000 Arbeiter nichts zu essen hatten; die Regierung schaffte ganze Dampferladungen von Arbeitern nach Mittel- und Südchile in der Absicht, sie dort in der Landwirtschaft zu beschäftigen, was aber sicher große Schwierigkeiten hatte: man befürchtete dort schon damals große Unruhen.

Von den führenden Deutschen wurden in Valparaiso schon Vorbereitungen getroffen, stellenlosen Landsleuten in deutschen

Familien kostenlos Unterkommen zu verschaffen, und im Turnverein eine Art Volksküche einzurichten, wo jeder gegen billiges Geld — oder, wenn er nichts hatte, umsonst — zu essen bekommen konnte.

Endlich sagte uns Major Hähnlein am 16. August, er wolle uns nicht länger aufhalten, wenn wir irgend eine Reisemöglichkeit fänden, denn er fange an, nicht mehr an eine gemeinsame Überfahrt zu glauben; nun mußten schnelle Entschlüsse gefaßt werden. Ein Bekannter von mir war gleich in den ersten Tagen auf direktem Wege nach Buenos-Aires abmarschiert; da es mittlerweile bekannt geworden war, daß er seine beiden Führer unterwegs erfroren liegen lassen mußte, lockte uns dieser Weg gar nicht.

Durch Vermittlung von Freunden setzte ich mich drahtlich mit Deutschen in Südchile in Verbindung, um zu erfahren, ob dort der Übergang über die Cordilleren möglich sei. Ich bekam zusagenden Bescheid. Außerdem hatte aus Südargentinien ein Herr von Bülow, Verwalter der Ländereien des Fürsten zu Schaumburg-Lippe, nach Valparaiso und Santiago gedrahtet, daß er deutschen Wehrpflichtigen in jeder Weise behilflich sei und ihnen unentgeltlich Pferde zur Verfügung stellen wolle.

Der Entschluß zur Abfahrt wurde am 17. August sehr schnell gefaßt; an der Reise nahmen außer mir teil:

Doerstling, Leutnant d. R. des Eisenbahnregts. 1.
Kampff, Leutnant d. R. des Inf.-Regts. 150.
Dreyer, Vizefeldwebel d. R. der Infanterie.
Schütte, Vizesteuermann d. R.
Blumenber, Unteroffizier d. R.
Wagemann, Kriegsfreiwilliger, chilenischer Staatsangehöriger, von deutschen Eltern.

An Gepäck konnten wir nicht viel mitnehmen. Jeder hatte eine Art Wäschesack und einen Rucksack, Dinge, die leicht auf ein Reittier geschnallt werden können. Man führte eben nur das Wichtigste mit. Da wir schon aus Buenos-Aires Mitteilung hatten, daß kein Dampfer Deutsche an Bord nehme, hatten wir uns neutrale, meist chilenische Pässe besorgt, die mehr oder weniger auf unsere Person stimmten. Von Buenos-Aires gedachten wir mit dem holländischen Dampfer Gebria weiterzufahren; wir hatten unsere Überfahrt telegraphisch bestellt und auch schon bezahlt.

Am 18. August früh 8 Uhr fuhren wir von Valparaiso über Santiago nach Süden ab; am 19. abends 7 Uhr kamen wir in Osorno an; wir wurden von einigen Deutschen empfangen, die von Valparaiso aus telegraphisch benachrichtigt waren. Unterwegs hatten wir im Zug drei Steuerleute getroffen, die in Valparaiso von deutschen Schiffen abgegangen waren; auf eigene Faust waren sie ohne jede spanischen Kenntnisse und mit ungenügenden Geldmitteln losgefahren; sie hatten alle noch nicht

gedient, wollten aber durchaus nach der Heimat. Wir forderten sie auf, sich uns anzuschließen und nahmen sie dann bis Buenos-Aires mit.

In Orsono fanden wir alle in deutschen Familien freundliche Aufnahme; hierzu hatten sich aber so viele Familien angeboten, daß manche von ihnen zu ihrem lebhaften Bedauern leer ausgingen. Am Abend fanden wir uns noch kurz im deutschen Verein zusammen. So gut es uns auch gefiel, war doch die Frage bei unserer Ankunft: wann kommen wir weiter?

Da zur Kohlenersparnis schon sehr viele Züge ausfielen, ging am nächsten Tag gar kein Zug in unserer Richtung; zu unserer großen Freude stellten uns die Deutschen Osornos kostenlos einen Sonderzug zur Verfügung, der uns in einigen Stunden nach Puerto Varas brachte. Hier wurden wir wieder von Deutschen empfangen, im Privatquartier für eine Nacht untergebracht.

Von da fuhren wir am 21. auf einem kleinen Dampfer über den Slangquinhue-See und mußten einige Stunden bei strömendem Regen reiten; trotz allen Mänteln vollständig durchnäßt, hatten wir dann wieder ein paar Stunden Dampferfahrt über den Lago de Codos los Santos (Allerheiligensee), auch See der Deutschen genannt. Bei Dunkelheit kamen wir in Puella an, wo wir in einem Gasthaus übernachteten.

Am 22. ging es früh um 8 Uhr zu Pferd weiter, wieder teilweise in strömendem Regen. Nach drei Stunden mußten wir unsere Pferde mit kleinen Maultieren und Eseln vertauschen, denn jetzt ging es über den Paß, einige Stunden in tiefem Schnee. Der höchste Punkt des Weges, wo auch die chilenisch-argentinische Grenze verläuft, liegt ungefähr 2800 Meter hoch. Eine Zeitlang hatten wir auch ziemlich starken Schneefall.

Bei allen unseren Ritten begleiteten uns ein oder zwei Führer, die gleichzeitig die Gepäcktiere treiben mußten, was mit einem geradezu tierischen Gebrüll vor sich ging. Auch ich habe, gerade in dem Schneegebiet, eine Zeitlang die Rolle eines Treibers gespielt; zwei von unseren Seeleuten saßen zum erstenmal im Sattel und konnten mit den störrigen Eseln, die am liebsten wieder Kehrt gemacht hätten, garnichts anfangen. Schließlich nahm ich eine 2 Meter lange Holzlatte und versetzte abwechselnd den beiden Tieren einen kräftigen Hieb oder Stoß, worauf sie sich vorübergehend in Trab setzten.

Nachmittags, ich glaube um 3 Uhr, trafen wir nach längerem Abstieg auf einen kleinen, reizend gelegenen See, der mit einem Ruderboot durchquert wurde. Dann kam eine Stunde Fußmarsch; unser Gepäck hatten wir auf einen Ochsenkarren geladen. Am See Wahnel Huapi, den Namen des Ortes habe ich vergessen, bestiegen wir wieder einen kleinen Dampfer und hatten eine prachtvolle Überfahrt. Bei der Landung um 1/29 Uhr abends

herrschte ein solcher Sturm, daß wir nur mit der größten Schwierigkeit anlegen konnten.

Bis Bariloche war alles genau nach unserem Plan verlaufen, wenn auch manchmal mit Schwierigkeiten. Von einigen Deutschen wurden wir am Dampfer abgeholt und in ein nicht sehr vertrauenerweckendes Gasthaus, das beste am Ort, gebracht. Die Wirtin war Französin, machte uns aber billige Preise und sorgte sehr gut für uns mit der Begründung, wir erfüllten ja nur unsere vaterländische Pflicht, was ihr sehr gut gefalle. Von hier hofften wir mit Hilfe des obengenannten Herrn von Bülow weiter zu kommen, doch hatte er uns keinen seiner Angestellten entgegengeschickt. Als Herr Doersling, der als ältester gewissermaßen Leiter der Expedition war, sich am Abend mit ihm telephonisch in Verbindung setzte, sagte er, er könne uns keine Pferde geben, empfahl uns vielmehr, mit einem Ruderboot, das schon bereit liege, den Fluß Zimay bis zur nächsten Bahnstation ungefähr 500 km hinunterzufahren. Ein kundiger Führer sei auch schon von ihm ausgesucht. Bis zum Ausfluß des Zimay, der immerhin etwa 20 km von Bariloche entfernt war, sollte der Dampferkapitän fahren, oder wir sollten uns Pferde leihen.

Der Kapitän lehnte die Fahrt des heftigen Sturmes wegen ab; auch Pferde waren zunächst nicht zu erhalten. Endlich gelang es mit der freundlichen Unterstützung des Herrn Eugen Wittenberg, eines Deutschen, der argentinischer Polizeibeamter ist, für unser Gepäck einen Ochsenkarren und zwei Pferde zu erhalten, damit wenigstens zwei vorausreiten konnten, um das Boot zu besichtigen; wir anderen gingen zu Fuß; Wittenberg gab uns einen Polizeisoldaten mit, der die Pferde wieder zurückbringen sollte. In Bariloche schlossen sich noch die Herren

Kroll, Apotheker aus Valparaiso und
Lange, Bergingenieur aus Bolivien

an. Wir hatten nun für die Bootfahrt mit dem Führer 13 Personen. Wie gut es war, daß zwei von uns vorausritten! Das Boot lag ohne Sitzbänke halb voll Wasser da, in zwei Stunden angestrengter Arbeit zimmerten die beiden vorausgerittenen Herren die Bänke und schöpften das Boot leer. Als wir zu Fuß ankamen, war alles zur Abfahrt bereit.

Unser Führer suchte auf sehr plumpe Weise einen Vorschuß auf sein Fahrgeld zu bekommen. An der Abfahrtstelle erschienen jedenfalls verabredetermaßen zwei Gesellen, die ihn bei der Polizeistation auf Zahlung einer geliehenen Summe verklagen wollten; wir fielen aber nicht darauf herein, denn sicherlich wäre unser Führer samt dem Geld verschwunden. Um ½4 Uhr gings endlich los. Aber schon nach wenigen Minuten konnte ein Laie sehen, daß der Mann rein garnichts vom Steuern eines Bootes verstand;

nicht viel fehlte und er hätte uns direkt auf einen Felsen gefahren. Da packte einen unserer Seeleute die gerechte Wut; er entfernte den Mann etwas unsanft von seinem Platz und nahm das Boot in seine eigene Führung. Kurz entschlossen setzten wir unsern Führer ans Land; zitternd stieg er aus; vielleicht hatte er sich auf eine Tracht Prügel gefaßt gemacht und war froh mit heilen Knochen davon zu kommen.

Nun übernahmen unsere Seeleute unter Leitung des Herrn Schütte die Führung des Bootes. Wir hatten uns alle die Fahrt sehr viel einfacher gedacht, als sich nachher herausstellte; war sie uns doch von ortsansässigen Leuten empfohlen worden, die die Schiffbarkeit dieses — man kann wohl sagen, reißenden — Flusses einigermaßen sollten beurteilen können.

Noch vor Dunkelheit fuhren wir zweimal mitten im Fluß auf eine Sandbank auf; da stiegen jedesmal einige ins eiskalte Wasser und schoben, bis das Boot wieder flott war. Um in der Dunkelheit nicht noch einmal Pech zu haben, gingen wir dann ans Land, banden das Boot fest, zündeten etwa 200 m vom Fluß ein Feuer an, um die nassen Sachen zu trocknen, bereiteten uns ein kärgliches Mahl und machten schließlich unter freiem Himmel unsere Lagerstätte zurecht. Es herrschte große Kälte und dabei scharfer Wind. Während der Nacht hatten wir Wachen ausgestellt: einer unterhielt das Feuer und zwei wachten beim Boot. Wir hatten keine Ahnung, ob nicht Menschen in der Nähe wohnten, die unser Feuer anlockte; es zeigte sich aber niemand.

Am andern Morgen, am 24. August, fuhren wir nach einem warmen Kaffee um 8 Uhr weiter. Nochmals hatten wir eine Sandbank zu überwinden; es war so kalt, daß unserm Kapitän, der keine Zeit hatte, sich umzuziehen, die Hosen an die Beine froren. Da ein Riemen schon am ersten Tag zerbrochen war, vermochten wir jetzt bei der reißenden Strömung mit einem Paar kaum die Richtung des Bootes zu regulieren. Bei der Einmündung eines Nebenflusses bildete sich ein starker Strudel, dem wir nicht ausweichen konnten, da wir ihn bei den vielen Windungen des Flusses erst im letzten Augenblick sahen. Unser Boot wurde zweimal karussellartig herumgerissen und von mehr als meterhohen Wellen in die Höhe gehoben; wir kamen aber glücklich durch.

Nach kurzer Zeit sahen wir über den ganzen Fluß helle Punkte verteilt, die wie Wasserfälle aussahen; wir beschlossen an Land zu gehen, und die schwierige Stelle von da aus erst zu besichtigen. Daraufhin war unser Kapitän bereit, mit Hilfe der andern Seeleute ohne weitere Besatzung und ohne Gepäck das Boot durchzuführen. Mit rasender Geschwindigkeit sausten die vier im Boot davon, und kamen wohlbehalten unterhalb der Wasserfälle an. Wir andern schleppten das Gepäck eine Viertelstunde stromabwärts; dort wurde wieder eingeladen und weiter gings.

Doch das Vergnügen dauerte nicht mehr lange. Nach ein paar Minuten wurden wir durch eine starke Strömung etwa 5 m vom Ufer auf einen Felsen gesetzt; der Felsen war in der Fahrtrichtung nicht zu sehen gewesen, da das Wasser glatt darüber hinwegstrich. Das Boot lag etwas seitlich zum Fluß und wurde durch die Strömung fast zum Kippen gebracht; auf der tiefer liegenden Seite lief das Wasser bereits herein. Allgemeine Erregung und doch recht viel Ruhe! Zwei Herren standen hinter dem Boot auf dem Felsen im Wasser, wir andern saßen auf dem Rand, um das Umkippen zu verhüten. Wenn das Boot hier umgekippt wäre, glaube ich, wären nicht viel mit dem Leben davongekommen; das Schwimmen wäre in dieser Strömung mit den vielen Strudeln und hervortretenden Felsen ziemlich aussichtlos gewesen. Alles Wippen und Schieben half nichts, das Boot blieb fest und neigte sich nur ab und zu bedenklich zum Umkippen. Die Strecke bis zum Ufer war vom Felsen ausgefüllt, über die der Fluß wasserfallartig herunterströmte. Auf diesem Weg kamen wir nacheinander ans Land. Einige Schritte konnte man auf dem Felsen noch machen und kam dann durch einen kräftigen Schwung soweit, daß man ans Ufer steigen konnte. Als erster sprang einer unserer Seeleute ans Land; dort befestigte er ein Seil, mit dessen Hilfe einer nach dem andern hinübergelangte. Als nur noch drei Leute bei dem Boot waren, wurde das Gepäck hinübergeworfen oder mit Stricken herübergeholt. Da hob sich plötzlich das erleichterte Boot und konnte, mittlerweile vorn und hinten festgemacht, ans Land gezogen werden. Wie froh wir waren, alle gerettet zu sein und sogar fast unser ganzes Gepäck zu haben — ich hatte dabei meine einzige lange Hose eingebüßt — kann sich jeder vorstellen; wir waren wohl nur unterwegs, um unser Leben, wenn es nötig sein sollte, fürs Vaterland zu opfern, aber nicht, um in einem elenden Fluß Südargentiniens zu ertrinken! Das Boot war leck geworden, auch war uns unter diesen Umständen die Lust zur Weiterfahrt vergangen. Später priesen wir uns glücklich, daß uns gerade hier das Mißgeschick getroffen hatte, denn weiter unten sah der Fluß noch viel schlimmer aus: stellenweise lag von einem Ufer zum andern Felsen an Felsen und zwar so tief im Wasser, daß wir sie in der Fahrtrichtung nicht hätten sehen können.

In der Nähe standen zwei leere Hütten aus Holz und Stroh, in denen wir Unterschlupf fanden; zum Glück schien die Sonne und wir konnten unsere Sachen wieder einmal trocknen. Nachts stellten wir wieder Wachen aus und froren tüchtig, in meinem Rucksack, den ich als Kopfkissen benutzte, war am Morgen alles festgefroren.

Nun war guter Rat teuer, denn im Umkreis von Stunden war auf dieser Seite des Flusses keine menschliche Behausung, und wir hatten auch keine Ahnung, wo wir uns befanden. Am frühen Morgen gingen einige von uns fort, um nach Menschen zu suchen;

sie kamen endlich vor Dunkelwerden zu Pferd zurück und brachten zu allgemeiner Freude einen Hammel mit, der gleich geschlachtet wurde; sie hatten ein Gehöft gefunden, wohin wir am nächsten Tag übersiedelten; für das Gepäck wurden zwei Pferde geschickt und wir gingen einige Stunden zu Fuß. Die folgende Nacht war dann sehr schön, und wir waren in einem Strohschober untergebracht.

Da wir keine Karte der Gegend mehr besaßen, mußten wir uns ganz auf die Aussagen des „Patrons", des Familienoberhauptes, verlassen. Nach einigen Stunden Beratung waren wir endlich handelseinig. Der Mann sollte uns für gutes Geld Pferde für drei Tage nebst Führer stellen, damit wir in dem nächsten Ort endlich wieder die Kulturstrippe „Telegraph" erreichen konnten und von wo zweimal monatlich ein Automobil nach der „nächsten" größeren Stadt von einigen tausend Einwohnern fuhr, die nur etwa 500 km entfernt lag.

Wir ritten am nächsten Tag mit einer Kavalkade von 24 Pferden los, da wir acht Reservepferde, zwei Packpferde und zwei Führer mitnahmen. Die erste Nacht waren wir noch unter Dach und Fach; unser Wirt hatte uns bis dahin begleitet und verspielte neben unserem Schlafzimmer während der Nacht mit seinen Freunden das ganze Geld, das er von uns für die geliehenen Pferde erhalten hatte; es war der bescheidene Betrag von 400 Pesos, was 600 Goldmark gleichkommt. Die nächste Nacht schliefen wir nach einem schönen Tagesmarsch im Freien bei prächtigem Wetter.

Am 29. kamen wir zwischen 2 und 3 Uhr nachmittags in Pilcaniyen an; dieser Ort besteht nur aus einigen Häusern, die uns aber schon ein Wunder der Zivilisation dünkten. Unser erster Gang war nach dem Telegraphen, um nach Valparaiso und Buenos-Aires zu telegraphieren. Wie wir später hörten, waren wir dort schon in den Zeitungen als ertrunken gemeldet. Unser Telegramm hat in Valparaiso große Freude gemacht, denn wir alle hatten dort gute Freunde, einer sogar Frau und Kind. Nach Buenos-Aires mußten wir an die Agentur des Holländischen Lloyd drahten, daß wir den in Aussicht genommenen Dampfer nicht mehr erreichen könnten; die Anzahlung sollte auf den nächsten Dampfer gelten.

Der oben genannte Automobilverkehr fand wirklich statt, wir mußten uns nur einige Tage in dem „Hotel" gedulden und außerdem ein zweites Automobil aus Neuquen, gewissermaßen der Provinzhauptstadt bestellen, da das andere nur sechs Personen mitnehmen konnte. Vier Tage blieben wir in Pilcaniyen, nicht gerade großartig untergebracht, aber für unsere augenblicklichen Verhältnisse genügend. Saßen wir doch an Tischen und hatten zum Essen Teller; der immer wiederkehrende Hammel widerstand uns zwar bald, aber etwas anderes war kaum zu haben.

Endlich gings im Auto weiter. Zweimal übernachteten wir

noch und fuhren bis nachts um 12 Uhr — 21 Stunden — abgesehen von verschiedenen Reparaturen mit nur einer halben Stunde Pause. Vielfach mußten wir aussteigen und den Karren, der stark überlastet war, aus dem Schmutz ziehen; die Straßen hatte der viele Regen so aufgeweicht, daß die Räder manchmal bis zur Achse einsanken; einmal brach eine Kette beim Durchqueren eines Flusses und wir mußten den Wagen mit Stricken herausziehen. Der Führer fuhr aber großartig. Am 4. September früh 5 Uhr sollte von Neuquen ein Zug abgehen, den wir durchaus noch erreichen wollten. Beim Mondschein fuhren wir die letzte Strecke und kamen um 12 Uhr nachts bei einer Fähre oberhalb Neuquen an. Unsern Ärger kann man sich ausmalen, als der Fährmann nicht aus dem Bett zu kriegen war und wir dort im Auto übernachteten und unsern Zug versäumten, den wir sonst noch sicher bekommen hätten; nur einmal in der Woche geht ein Zug, und wer konnte wissen, ob wir mit dem nächsten noch den am 11. in Buenos-Aires abgehenden holländischen Dampfer erreichen würden, auf den wir hatten unsere Anzahlungen überschreiben lassen? Wieder hatten wir bis zum 9. unerwünschten Aufenthalt, doch konnten wir uns hier wieder einigermaßen menschlich herrichten. Am 9. abends fuhren wir ab, die Nacht durch nach Blanca, hatten dort einige Stunden Aufenthalt und reisten bis zum andern Morgen nach Buenos-Aires.

Unser erster Gang war zu den Vertretern der holländischen Linie, da der Dampfer nachmittags gehen sollte. Wir hatten uns von den vier Seeleuten getrennt, die auf Grund ihrer Seebekanntschaften allein weiter zu kommen glaubten; ich habe später nichts mehr von ihnen gehört. Auf dem Bureau des Holländischen Lloyd sahen wir in den Passagierlisten zu unserem großen Erstaunen eine ganze Reihe wohlbekannter falscher Namen aus Valparaiso und erfuhren dann auch, daß die direkte Verbindung von dort während unserer dreiwöchigen Reise wieder möglich geworden war; so waren eine Reihe Herren aus Valparaiso in wenigen Tagen nach Buenos-Aires gekommen mit weit weniger Schwierigkeiten und einem Drittel unserer Ausgaben. Das Schlimmste aber war, daß nun zwanzig „Chilenen" mit auffällig deutschem Aussehen auf einem Dampfer zusammenkamen; Herr Dreyer und ich hielten unter diesen Umständen die Aussichten für zu gering und fanden großes Entgegenkommen bei einem Agenten einer italienischen Dampferlinie, der uns einen Dampfer empfahl, der elf Tage später abfahren, aber nur vier bis fünf Tage später in Genua ankommen sollte, als der Holländer in Amsterdam. Auch hier bekamen wir nur auf Grund unserer falschen neutralen Pässe eine Fahrkarte. Wir trennten uns von unseren Freunden und bekamen auch das angezahlte Geld nach einem kleinen Abzug zurück.

Während der folgenden elf Tage waren wir in einigen deutschen Familien sehr gut aufgenommen. Wir meldeten uns auch

2*

auf dem deutschen Generalkonsulat an, wo uns bedeutet wurde, wir gingen am besten wohl wieder nach Valparaiso zurück. In Buenos-Aires dachte um diese Zeit fast niemand daran, den Versuch zu machen, nach Deutschland zu gelangen, weil ihn jedermann für aussichtslos hielt; andererseits ist es in Argentinien ein Ding der Unmöglichkeit, einen fremden Paß zu bekommen, da die Photographie und die Fingerabdrücke des rechtmäßigen Inhabers bereits darin vorhanden sind. Wir ließen unsere Pässe vom chilenischen und italienischen Konsul visieren, was sich nachher für den Verkehr mit den italienischen Behörden als sehr nützlich herausstellte. Der chilenische Konsul kam uns in freundlichster Weise entgegen, auf seinem Schreibtisch hatte er das Bild unseres Kaisers stehen.

Am 22. September ging der italienische Dampfer „Principe Umberto" ab und legte nur noch in Santos und Rio de Janeiro für einige Stunden an. Bis zu den Kapverdischen Inseln sahen wir kaum ein Fahrzeug, einmal einen kleinen Kohlendampfer, dessen Nationalität nicht festzustellen war, später sichteten wir nochmals einen kleinen Dampfer.

Wir fuhren II. Klasse, was uns zweckdienlicher schien und auch bedeutend billiger war. Die übrigen Reisenden II. Klasse waren Spanier, Italiener und einige Franzosen. Wir sprachen als „Chilenen" natürlich spanisch und hatten unsere Lebensgeschichte genau festgelegt; den Spaniern konnten wir ja nicht glaubhaft beweisen, daß wir waschechte Chilenen seien, da wir immerhin nicht genug spanisch sprachen; wir sagten, wir seien in Deutschland erzogen, aber der Großvater sei schon nach Chile ausgewandert, die Mutter sei Engländerin u. ä. m.; ich habe noch nie so viel gelogen wie in diesen Wochen.

Im Hafen von San Vincente auf den kapverdischen Inseln mußte unser Dampfer Kohlen nehmen; von dem dort liegenden englischen Schlachtschiff „Albion" erschien sofort ein Offizier an Bord, um die Schiffspapiere einzusehen und das Schiff zu untersuchen. Um die Passagiere bekümmerte er sich gar nicht, was wir sehr gefürchtet hatten. Dieser Offizier muß aber wohl den Dampfer als „untersucht" nach Gibraltar gemeldet haben, denn als wir einige Tage später dort durchkamen, gab uns ein englischer Kreuzer nur das Zeichen der Durchfahrt. Wir atmeten erleichtert auf, als wir das gefürchtete Gibraltar hinter uns hatten, das allerdings von außen gesehen, recht interessant ist.

Kurz vor Barcelona entdeckte ich zufällig einige sehr gute Bekannte aus Valparaiso im Zwischendeck unter 1200 Italienern, von denen wir oben nichts ahnten und die da ein Schweineleben geführt hatten. Am 9. Oktober abends waren wir in Barcelona, wo viele neue Reisende hinzukamen, auch deutsche Gesichter, sogar aus Valparaiso; zunächst kannte man sich natürlich nicht.

Nur noch 22 Stunden waren es bis Genua, wir waren schon

recht siegesgewiß, das Meer wimmelte von kleinen französischen Kreuzern, an die wir uns schon gewöhnt hatten, als uns ein größerer plötzlich auf hoher See anhielt. Meinen nach Chile geschriebenen Brief vernichtete ich sofort wieder, damit auch nichts „deutsches" bei mir gefunden werden könnte. Drei Offiziere kamen an Bord, ließen sich nach Durchsicht der Papiere — — nur die Reisenden von Barcelona mit ihren Pässen vorstellen. Auch hierher mußte also die Nachricht von unserer Untersuchung gedrungen sein; Glück muß man haben! Noch immer hatten wir Angst, die an Bord befindlichen Franzosen, die uns nicht ganz trauten, könnten uns verraten, es war aber nicht der Fall. Zwei Deutsche ohne genügende Papiere wurden kurzerhand von dem französischen Kreuzer mitgenommen.

Wie froh wir waren, als der Franzose wieder weg und damit die letzte Gefahr vorüber war, und welche Genugtuung wir empfanden, als wir am 11. morgens 1/28 Uhr in Genua von Bord gingen, läßt sich leicht begreifen! Die Stimmung der Italiener an Bord drückte sich darin aus, daß sie angesichts des französischen Kreuzers die Marseillaise sangen; unsere getreuen Bundesgenossen! Freundlicher sind uns meiner Ansicht nach die Spanier gesinnt; ein alter Spanier, der in Barcelona von Bord ging, klopfte mir beim Abschied auf die Schulter mit den Worten: „Schießen Sie nur recht viele Engländer tot." Auch die vielen spanischen Geistlichen an Bord äußerten sich sehr deutschfreundlich.

In Genua gingen wir nur zum deutschen Konsul und zum Telegraphen, um nach Deutschland und Chile unsere glückliche Ankunft zu melden. Schon um 11 Uhr 25 Min. saßen wir, jetzt wieder als Deutsche, im Zug, nachts um 12 Uhr waren wir in Zürich. Wir bedauerten unendlich, Genua, Mailand und die ganze Schweiz nur an uns vorüberfliegen zu sehen, doch hatten wir keine Ruhe mehr, irgendwo auch nur einige Stunden länger zu verweilen, als unbedingt nötig war. In Zürich trennte ich mich von Herrn Dreyer und kam am 12. Oktober 2 Uhr 20 Min. mittags in Karlsruhe an.

In Barcelona hatte ich bei dem kurzen Aufenthalt Herrn Lange von unserer Cordillerenexpedition getroffen; er war auf einem spanischen Dampfer als Direktor einer Schauspielertruppe dorthin gekommen und wollte am nächsten Tage nach Genua weiter. Er erzählte mir, tags zuvor seien die Herren Doerstling und Kampff auch auf einem spanischen Dampfer nach Genua abgefahren; auf dem holländischen Dampfer war es ihnen ungemütlich geworden; sie waren deshalb ausgestiegen und mit der Bahn nach Barcelona gereist.

Wie es den andern Herren unserer Expedition weiter ergangen ist, habe ich bis heute nicht in Erfahrung bringen können; aber gewiß hat jeder alles getan, um in die Heimat zu gelangen.

Als Kohlentrimmer von Brasilien.

Von Eduard Becker, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Cabedello (Brasilien) über Christiania zur I. Torpedoboots-Division in Kiel.

Am 22. Juli 1914 verließen wir mit dem Dampfer „Salamanca" der Hamburg-Amerika-Linie den Hamburger Hafen, um unsere Fahrt nach Brasilien anzutreten. Gewitterwolken umhüllten schon den politischen Himmel und ich kämpfte mit mir, ob ich überhaupt die Reise antreten sollte. Am liebsten wäre ich wieder zu meiner Torpedoboot-Flottille zurückgekehrt, von der ich gerade nach achtwöchiger Übung entlassen war. Bei herrlichem Wetter liefen wir am 29. Juli Lissabon an, wo sich die Kriegsnachrichten immer mehr verdichteten. Börsen und Banken sollten bereits in Paris und Berlin geschlossen sein, unter den Geschäftsleuten herrschte große Aufregung. Da wir von unseren Behörden noch nichts erfahren hatten, verließen wir mit gemischten Gefühlen den Lissaboner Hafen, um auf See von der Tatsache „Kriegsausbruch" überrascht zu werden. Vom deutschen Admiralstab erhielten wir die Nachricht „Krieg zwischen Frankreich, Rußland, Deutschland ausgebrochen; Schiffe in Sicherheit bringen".

„Salamanca" fuhr dem ungewissen Ziel entgegen. Der zusammenberufene Schiffsrat entschied sich Kurs nach Nordbrasilien zu nehmen, und zwar einen kleinen Hafen anzulaufen. Mit verstärktem Ausguck und ausgerückter Maschine eilten wir dem fernen Ziele zu. Weit und breit war kein Schiff zu sehen, tagelang auch nichts durch Funkentelegraphie zu hören. Als wir in die Nähe der brasilianischen Küste kamen, hörten wir zufällig die Anfrage des englischen Hilfskreuzers „Andes" bei Fernando Noronjha, ob diese Funkenstation mit deutschen Schiffen in Verbindung stehe. Prompt schlug der Telegraphist von Noronjha auf seine „Kanone" und fragte stundenlang nach deutschen Schiffen. „Salamanca" antwortete nicht. Dies war uns schon ein Beweis, wie die Engländer alles vorbereitet hatten, denn gewiß durch Bestechung gekauft, arbeitete der brasilianische Telegraphist im Sinne Englands. Gegen 7,30 Uhr abends am 10. August tauchten plötzlich direkt voraus Feuer auf; wir drehten acht Strich nach Steuerbord ab und entkamen so der mit 15 cm bestückten „Andes". In der Nähe der Küste konnten wir dem deutschen Segelschiffe „Leni" den Kriegsausbruch bekannt geben, ferner konnten wir dem deutschen Dampfer „Holger" der Roland-Linie unsere Ab-

sichten mitteilen. Während wir eines Nachts von Schiff zu Schiff morsten, machte der Bordtelegraphist die Meldung, daß die englischen Kriegsschiffe „Glasgow" und „Kent" von Süden im Anmarsch seien und nach der Lautstärke der Töne in unmittelbarer Nähe sein mußten. Also wieder eine neue Gefahr; es wird höchste Zeit, daß wir Brasiliens Küste erreichen. In dunkler Nacht gelang es uns die Reede von Cabedello zu erreichen und in der Hoheitsgrenze zu Anker zu gehen. Gegen Morgen traf auch der Dampfer „Holger" ein, sodaß wir einen Leidensgenossen in dem Indianerneste hatten. Tags darauf ging „Salamanca" in den Hafen, während „Holger" seiner Dynamitladung wegen auf weiter Reede liegen bleiben mußte.

Cabedello, ein kleiner Platz an der Mündung des Parahyba del Norte, ein richtiges Indianernest, das vor dem Kriege insofern an Bedeutung gewann, als eine norwegische Walfischfängerei sich niederließ und die Gegend ordentlich mit Trangeruch verseuchte, sollte nun für die Dauer des Krieges unsere Heimat werden. An Abwechslung wurde nicht viel geboten; die einzige war die Walfischfängerei, die ganz interessant war. Täglich wurden drei bis vier solcher Tiere harpuniert. Wir hatten das Pech, gerade in der Regenzeit den ungesunden Hafenort anlaufen zu müssen. Strenge Maßnahmen mußten ergriffen werden, um uns vor dem schleichenden Fieber zu bewahren und zu schützen. Chinin und nochmals Chinin wurde zur Parole. Es war wirklich eine harte Erziehung und noch härtere Proben sollten wir bald bestehen. Die Verbindung mit Rio de Janeiro, Pernambuco usw. war recht mangelhaft, wir konnten von unserem Konsulat keine Antwort erhalten. Es war uns jedenfalls klar geworden, daß wir auf uns selbst angewiesen waren. Proviant war bis auf Fleisch genügend vorhanden, Frischwasser wurde allerdings sehr knapp. Überall wurde nach einer Quelle gesucht, stets vergeblich. Endlich wurde auf entgegengesetzter Seite der Bucht ein kleiner Born entdeckt. Die Freude war groß und am nächsten Tag wurde ein „Brunnenbau-Detachement" gebildet, das mit Macht einen Brunnen zu graben und für Frischwasser zu sorgen hatte. Nach acht Tagen hatten wir die Aufgabe gelöst und nach zehn Tagen konnte ich mit zwei Rettungsbooten voll Trinkwasser an unserem Dampfer längsseit gehen. Der Transport spielte sich nicht so einfach ab, da die mit Frischwasser gefüllten Boote gesegelt werden mußten. Nun wurde ein regelrechter Pendelverkehr zwischen unserer neuen Wasserversorgungsstelle und dem Schiff eingerichtet. War so unser Tag durch notwendige Arbeiten ausgefüllt, so hatten wir des Nachts vaterländische Pflichten zu erfüllen. Eine geheime Funkenstation mußte bedient werden, gleichzeitig mußte auch sorgfältig Wache gegangen werden, damit die Station nicht entdeckt wurde. Wir standen so mit den Kreuzern unseres Auslandsgeschwaders in

Verbindung und konnten manchen guten Dienst erweisen. S. M. S. „Dresden" erhielt durch den deutschen Dampfer „Persia" Proviant.

Unsere ganze Hoffnung setzten wir auf unser Auslandsgeschwader unter dem Grafen v. Spee. Als es nach Heldenkampf bei den Falkland-Inseln vernichtet wurde, war unser Traum, nach der Heimat zurückzukehren, ausgeträumt. Unterstützung, Hilfe von unseren Behörden war nicht zu erwarten, auf eigene Faust mußte nun alles versucht werden, um nach der geliebten Heimat zu gelangen.

Mit Hilfe eines neutralen Kaufmanns in Nord-Brasilien erhielt ich einen Paß. Ja, ich wurde sogar mit dem französischen Konsul, einem Mülhauser, bekannt gemacht und konnte aus dessen Munde unsere Niederlage an der Marne hören. Ferner teilte er mir mit, daß er Auftrag von seiner Regierung habe, jeden Deutschen beobachten zu lassen. Günstig lauteten diese Nachrichten gewiß nicht.

Anfangs Dezember schiffte ich mich auf einem brasilianischen Küstendampfer ein, um nach Rio de Janeiro zu fahren. Mein Kabinenkollege war ein brasilianischer Minister, ein großer Franzosenfreund, der in Paris studiert hatte. Mir als geborenem Lothringer fiel es nicht schwer, mich für einen Franzosen auszugeben. So konnte ich, in ständiger Gefahr entdeckt zu werden, Rio de Janeiro erreichen, wo ich meine Maßnahmen und Vorbereitungen zur Rückreise traf.

In Rio wurde von den deutschen Seeleuten alles getan, um die Kameraden der Kriegsmarine zu unterstützen. Leider alles umsonst. Mein erster Weg zum Generalkonsulat gab mir wirklich keine Hoffnung. Tausende von Reservisten lagen in Rio und warteten auf Rückkehr und Verwendung. Die von deutschen Kapitänen gemachten Vorschläge, Reservisten auf gut Glück nach der Heimat zu befördern, fanden kein Gehör. Mittlerweile hatten die Feinde ein großes Überwachungssystem eingerichtet und es wurde den Deutschen immer schwerer, die Heimfahrt anzutreten. Die Engländer arbeiteten wirklich großzügig. Da sie durch Geld die Funkenstationen in ihrer Hand hatten, war es schier eine Hauptbedingung, sich im Einschiffungshafen nicht als Deutscher kenntlich zu machen.

Tag für Tag besuchte ich die einlaufenden Dampfer, um eine Möglichkeit zur Rückreise zu erlangen. Meine Mühe sollte auch bald von Erfolg gekrönt sein. Zwei Tage vor Weihnachten lief ein schwedischer Dampfer in Rio ein und Gott sei Dank ein nach der Heimat bestimmter. Eine kurze Unterredung mit dem Kapitän und dem ersten Ingenieur endigte mit der Einstellung als Kohlentrimmer. Freudig zog ich auf mein Hotelschiff, um daselbst meinen Kameraden mitteilen zu können, daß es bald los ginge. Am Heiligabend, als für alle der Weihnachtstisch beschert war, stieß ich als Kohlentrimmer verkleidet von Bord

der „Hohenstaufen". Durch die Seitenfenster drang das Licht der niedlichen Bäumchen, wie himmlische Musik erklangen die Weihnachtslieder in die warme Tropennacht. Als Weihnachtsgeschenk erbat ich mir von unserem Schöpfer die Erfüllung meines heißen Wunsches, die Heimat zu erreichen. Nach ein paar kräftigen Schlägen erreichte ich mit meinem Beiboot den schwedischen Dampfer, der mich nun aufnehmen sollte. Als das Beiboot zurückfuhr und ich allein auf der Back des Dampfers stand, wurde es mir klar, wie einsam und verlassen ich nun war. Drüben Weihnachtsklänge, liebe Kameraden, hier betrunkene Ausländer, Italiener, Griechen und andere Dreckfinken. Gegen 2 Uhr nachts suchte ich meine Koje auf, doch, o wehe, an eins hatte ich nicht gedacht, nämlich an eine Matratze und an das nötige Insektenpulver. Kein Auge konnte ich wegen der herrschenden Wanzenplage schließen. Am folgenden Tag sollten wir um 10 Uhr morgens in See gehen. Welch freudiger Ausblick, mit diesen niedlichen Tierchen die ganze Reise das Bett zu teilen.

Um 7 Uhr morgens wurden die Zollbeamten durch eine Barkasse abgelöst und ein glücklicher Einfall ließ mich dem ablösenden Beamten an den ersten Offizier der „Hohenstaufen" einen Brief mitgeben, in dem ich ihn um das Fehlende bat. Die Uhr wurde 9, sie wurde 9½, aber von dem benachbarten Dampfer ließ sich nichts blicken. Wir hievten bereits den Anker ein und ich gab meine Hoffnung auf, daß meine Wünsche erfüllt würden. Da plötzlich kam ein Boot längsseit, warf mir eine Matratze, ein paar Decken und ein Weihnachtsgeschenk in Form eines großen „Klöben" (ein Rosinenkuchen in Brotform) und vor allen Dingen einen kleinen Sack mit etwa 5 kg Insektenpulver an Bord. Gott sei Dank, daß mich dieses Glück noch ereilte! Unser Anker war auf, wir drehten langsam der Hafenausfahrt zu, als plötzlich auf der „Hohenstaufen" folgende Weisen über den Hafen erklangen: „Wem Gott will rechte Gunst erweisen, den schickt er in die weite Welt". Gleichzeitig wurde die Flagge schwarz-weiß-rot gehißt. Ein kurzer Gruß hinüber und mit dem Bewußtsein, daß alles klar gehen würde, zog ich mit dem Dampfer in See.

Die Reise als Kohlentrimmer war gewiß nicht herzerquickend. Die Kost bestand aus tranigen Fischklößen und Blutpudding. Ein herrliches Gericht, das so viermal in der Woche gereicht wurde. Dazu kam noch die schwere Arbeit; denn die Kohlen, die als Deckslast mitgenommen wurden, mußten von Deck aus vor die Feuer gebracht werden; und dies alles in Tropenglut. Ich möchte noch bemerken, daß der Dampfer als Erzdampfer nur für die Fahrt Norwegen—Spanien gebaut war.

Ohne weiteren Zwischenfall erreichten wir Teneriffa. Auf der Reede lag ein englischer Hilfskreuzer, der uns den Befehl erteilte, England anzusteuern. Daß ich über die Nachricht sonderlich erbaut

gewesen sein sollte, kann ich nicht behaupten. Während der Fahrt hatte es sich herausgestellt, daß wir etwa 15 Deutsche an Bord und daher der anderen Besatzung gewachsen waren. Drei junge prächtige Burschen möchte ich nicht unerwähnt lassen, die es tatsächlich fertiggebracht haben, zu Fuß über die Anden zu wandern, um von der Ostküste Süd-Amerikas die Rückreise antreten zu können. Wir beschlossen, auf Biegen und Brechen mitzufahren und den Dingen, die da kommen sollten, ruhig entgegenzutreten.

In Teneriffa wurde gekohlt und wie einem Wunder entging ich einem tödlichen Unfalle. Durch eine schwere Trosse, die riß und mir gegen den Unterleib schlug, wurde ich hinterwärts in einen etwa vier Meter tieferliegenden, mit Kohlen beladenen Leichter geworfen. Drei Tage zerschundene Knochen und Bettlägerigkeit kostete mich dieser unfreiwillige Spaß, danach ging ich mit frischem Mut wieder an meine Kohlenschaufel.

Immer nördlichere Gegenden erreichte unser Dampfer und bei unserer mangelhaften Bekleidung wurde es doch empfindlich kalt. Das Pech wollte es, daß ein Matrose krank wurde und ich an Deck als Steurer kam. Keine ordentliche Kleidung, nur Tropenzeug, und einen Gummiregenmantel konnte ich als „Winterkleidung" anziehen. Die Qualen, die ich da am Ruder auszuhalten hatte, kann ich nicht schildern, ich habe sie auch Gott sei Dank schon wieder vergessen. Bei allzu großer Kälte hatte der schwedische Steuermann zeitweise Mitleid mit mir und gab mir eine seiner blauen Tuchjacken.

Als wir uns der englischen Küste näherten, fiel mir die große Zahl der englischen Fischdampfer auf. Als alter Torpedobootsfahrer unserer Kriegsmarine merkte ich sofort, daß dieselben eine Aufklärungslinie ausgelegt hatten. Jeder Fischdampfer war mit Funkentelegraphie ausgerüstet. Sobald wir in ihrem Bereich waren, wurden wir von einem Fahrzeug bis zum zweiten begleitet und so fort, bis wir nach Kirkwall kamen. An ein Entrinnen war nicht mehr zu denken. Kirkwall wurde angesteuert und nun begann die „Probe". Ein englisches Kommando mit aufgepflanztem Seitengewehr kam an Bord, ein Einschüchterungsmanöver, um jeden einzelnen zu verhören und auf Herz und Nieren zu prüfen.

Nach mehrtägigem Aufenthalt und dreitägigem Verhör durch stets andere Kommissionen wurde unser Schiff endlich freigegeben. Noch an demselben Tage nahm mich der schwedische Kapitän mit an Land, bewaffnet mit je einem Blecheimer in der Hand, um angeblich Heringe zu kaufen. Mir sollte nur Gelegenheit gegeben werden, die Armierung der englischen Fischdampfer anzusehen und sonst wichtige Meldungen für den Admiralstab zu sammeln. Gegen 4 Uhr nachmittags, nachdem ich allerhand wichtiges Material hatte sammeln können, ruderten wir wieder an Bord. Wir hatten den Kapitän an der Schiffstreppe abgesetzt und wollten unser Boot

heißen, als plötzlich, wie uns später mitgeteilt wurde, der Kapitänssteward mit vorgehaltenem Revolver vor seinen Kapitän trat und das von der englischen Regierung für jeden Deutschen ausgesetzte Kopfgeld erpressen wollte. Durch das energische Eingreifen des ersten Offiziers konnte dem an Delirium leidenden Steward der Revolver entrissen werden. Kurz entschlossen sprang der Hallunke (im Januar in der Eiskälte) über Bord, um uns bei dem etwa 500 Meter entfernt liegenden englischen Kriegsschiffe zu verraten. Als wir die Lage erkannt hatten, legten wir uns in die Riemen, was das Zeug hielt und konnten das „edle Tier", einen Norweger, noch rechtzeitig knebeln und an Bord bringen. Ein Glück, daß es Sonnabend war und der Vorfall von dem Kriegsschiffe nicht bemerkt wurde. Am Abend liefen wir noch aus Kirkwall und erreichten bald Christiania, wo ich mit sechs Kameraden Abschied von dem herrlichen „Blutpudding"-Dampfer nahm. Nun ging es ohne Schwierigkeiten mit der Eisenbahn über Malmö nach Saßnitz. Auf der Fähre ließen wir uns als russische Flüchtlinge bemitleiden, denn ein jeder glaubte, wir kämen aus Rußland, so sahen wir mit unseren Bärten aus. In Saßnitz konnte ich einen unter der Sohle versteckten Ausweis des Konsulats von Rio de Janeiro vorzeigen. Der Kommandeur unserer braven Landsturmleute ließ nach meinem Reisebericht seine Wache antreten und drei Hurras auf uns ausbringen.

Der D-Zug brachte uns bald nach Hamburg und einen Tag später konnte ich mich bei meinem Truppenteil, 1. Torpedo-Division Kiel-Trik melden, um den Krieg auf der 1. Torpedo-Flottille mitzumachen.



Auch der ungediente Landsturm kommt.

Von **Ferdinand Bormann**, damals Kaufmann;
von Porto Alegre (Brasilien) über Amsterdam zum Pionier-Regiment 24 in Köln.

Wie ein Blitz aus dem heiteren Himmel traf uns hier im herrlichen Rio Grande do Sul die Nachricht von dem Fürstenmord in Serajewo. Gibt es Krieg oder nicht? Wird Serbien die Forderungen Österreichs erfüllen? Das waren bange Fragen. Endlich hatten wir Gewißheit. Es war am Sonntagnachmittag, den 3. August, als am kaiserlichen Konsulat nachmittags gegen 3 Uhr die Kriegsflagge hochging. Sofort wurden Extrablätter herausgegeben und die Mobilmachung. Darob hier große Begeisterung. Schon am anderen Tag wurde das Konsulat von Reservisten und Landwehrleuten gestürmt, die dem Rufe ihres Kaisers und des Vaterlandes folgen wollten. In dieser Zeit war das Deutschtum einig. Ein jeder bekannte mit Stolz und großer Freude, daß er ein Deutscher sei. Nicht nur Reichsdeutsche, auch Deutsch-Brasilianer, alte Veteranen von 66 und 70/71 — alles drängte, alles wollte mit. In dieser Zeit war alles wieder deutsch. Sonst erlebt man oft im Auslande, daß Landsleute in kurzer Zeit ihr Deutschtum verleugnen und mächtig schimpfen auf ihr Vaterland. Aber in der Not des Vaterlandes ist alles vergessen. Das Herz schlug einem höher, wenn die Kolonistensöhne von weit her kamen, um sich der Fahne des Landes ihrer Väter zu stellen und das Land zu schützen mit deutsch-brasilianischer Faust. Alles drängte, keiner wollte zurückbleiben. Alte, junge Leute, Reservisten, Landwehrmänner, ungedienter Landsturm. So trieb es auch mich, den 36jährigen, ungedienten Landstürmer. Als ich mich dem Konsulat zur Verfügung stellte, hieß es: „Es freut mich, daß auch Sie dem Vaterlande beistehen wollen in seiner Not, aber erst kommen die jungen, gedienten Leute und Reservisten an die Reihe und zuletzt der Landsturm." Wie oft habe ich beobachtet, daß manchem Veteranen von 66 oder 70/71 und jungen Leuten, als sie abgewiesen wurden, Tränen in die Augen kamen. Denn hier wurden die Leute genau so untersucht auf ihre Kriegsverwendungsfähigkeit, wie in der Heimat. Da ich nun mit Hilfe des Konsulats nicht fortkonnte, so mußte ich zu anderen Mitteln greifen. Einmal hatte ich schon versucht wegzukommen, aber vergeblich. Ich ging nun nochmals zum Konsulat. Ich bat dringend und wies darauf

hin, daß meine Brüder als Offiziere im Felde ständen (ein Bruder ist als Hauptmann und Bataillonskommandeur 1916 in Frankreich gefallen); ich dürfte daher auch nicht zurückbleiben, hinüber müßte ich, koste es, was es wolle. So erreichte ich endlich, daß ich ärztlich untersucht wurde. Der Stabsarzt riet mir ab, denn mein Körper sei den Kriegsstrapazen, infolge meines vierzehnjährigen Lebens in den Tropen, nicht gewachsen. Auf langes Bitten schrieb er mich tauglich. Nun hieß es Papiere besorgen, denn als Deutscher konnte man nicht mehr fahren. Mich trieb es fort, der Deutschenhaß war groß. Und was hierher gefabelt wurde, war unglaublich. Einige Blüten davon: Moltke sei wegen Verrats zur Festung gebracht und vor ein Kriegsgericht gestellt. In Deutschland sei Hungersnot. Einige Regimenter hätten gemeutert. Von Anfang Oktober bis Mitte November seien aus Brügge allein 10 000 Soldaten desertiert. Der Kronprinz x-male totgefabelt. Der Kaiser läge auf dem Sterbebette, die kaiserliche Familie sei um ihn versammelt. In den Argonnen sei die Offensive zusammengebrochen. Der Rückmarsch in Unordnung erfolgt. Die Artillerie und eine große Menge Maschinengewehre seien verloren gegangen. Abschrift eines Telegramms (Deutsche Zeitung aus Rio de Janeiro gemeldet): Eine offizielle Mitteilung der deutschen Regierung an die hiesige Gesandtschaft besagt, daß die freien Städte Hamburg, Lübeck, Bremen auf seiten der Alliierten kämpfen werden und ihre Truppen bereits mobilisiert haben. — Rheinland und Westfalen seien eingenommen. Nun ließ es mir erst recht keine Ruhe mehr; meine Vaterstadt vom Feinde besetzt, vielleicht verwüstet? Hin mußt du und die Schwefelbande wieder raushauen helfen! — Endlich nach langen Bemühungen hatte ich dänische Papiere, wie Taufschein, Trauschein der Eltern, Handwerksbuch und einen erdichteten dänischen Brief. Selbiger wurde hier von einer dänischen Dame aufgesetzt. Er wurde erst recht schmutzig gemacht, daß er wie alt aussah. Mit all diesen Papieren eilte ich zum dänischen Konsul, um mir einen Paß ausstellen zu lassen, den ich auch endlich bekam. Nun hatte ich sämtliche Papiere zur Hand, um die Reise anzutreten. Meiner Frau hatte ich bisher von meinem Vorhaben nichts gesagt. Infolge der Krankheit meines Kindes weilte meine Frau mit dem Kinde zum Besuch bei ihren Verwandten. So fuhr ich denn hin, holte meine Frau ab und erklärte ihr, daß ich übermorgen abführe, denn es hieße jetzt den Haushalt auflösen. Wie hat meine Frau geweint und mich gebeten: „Bleibe hier, denke an Dein Kind und an mich". Aber die Liebe zum Vaterland, zu Kaiser und Reich ließ mich nicht abweichen von meinem Vorhaben. Am 8. Juni morgens früh ging ich mit meiner Frau zum deutschen Konsulat und legte sämtliche Papiere vor. Nun war der Konsul bereit, er gab mir ein Schriftstück folgenden Inhaltes:

Der preußische Staatsangehörige Ferdinand Bormann begibt sich freiwillig nach Deutschland, um am Kriege teilzunehmen. Ich bitte alle Behörden, ihm zu seinem Vorhaben mit Rat und Tat zur Seite zu stehen und ihm nötigenfalls Schutz angedeihen zu lassen.

Porto Alegre, den 8. Juni 1915.

Der Kaiserliche Konsul.

Freiherr von Stein.

Auch der Konsul riet noch im letzten Augenblick ab: „Bormann, als Landsturmmann brauchen Sie nicht, gedenken Sie Ihrer Familie". Aber ich ließ nicht locker. Nachdem alles erledigt war, wurde an die Auflösung des Haushaltes gegangen. Das Schriftstück des Konsulats ließ ich zwischen den Schuhsohlen einnähen. Endlich am 9. Juni schlug die Abschiedsstunde. Schwer wurde mir der Abschied von Weib und Kind. Es waren die schwersten Stunden meines Lebens. Kommst du wieder zurück oder nicht? Siehst du Weib und Kind wieder? So stahl ich mich am Nachmittag gegen 2 Uhr zum Dampfer. Frau und Kind durften mich nicht begleiten, wegen Spionagegefahr. Gegen 3 Uhr fuhr der Küstendampfer ab. In Rio de Janeiro, wo ich mich einschiffen wollte, war der Dampfer „Tubantia" voll besetzt. So wartete ich auf den Dampfer „Frisia". Infolge meiner Knappheit an Geld wurde ich und noch verschiedene Reservisten von seiten des Roten Kreuzes und des deutschen Konsulats auf dem dort liegenden deutschen Dampfer „Hohenfels" einquartiert. Hier waren schon mehrere Reservisten. Alle Stände waren vertreten. Alles wartete auf die Gelegenheit, nach Deutschland fahren zu können. Vormittags mußten wir Rost von den Wänden klopfen, die Wände anstreichen usw. Dafür gab es Liebesgaben, wie Tabak und Zigarren. Der Nachmittag war frei. Endlich nach vierzehn Tagen schlug die Abschiedsstunde, nachdem ich vorher noch meinen Paß durch das holländische und schwedische Konsulat hatte beglaubigen lassen. Und nun Glück auf zur Fahrt nach Deutschland mit dem Dampfer „Frisia"! Dieser war an Heck und Bug in den holländischen Farben groß angemalt. Zwischen den Masten war ein großes Transparent angebracht mit der Inschrift „Frisia, Königlich Holländischer Lyod". Dieses Transparent wurde des Nachts von innen elektrisch erleuchtet, sodaß man die Inschrift kilometerweit sah, um das Schiff als neutralen Dampfer kenntlich zu machen. Als ich mich zum Zwischendeck begab, kam der Steward. Auf seine Frage, was für ein Landsmann ich sei, antwortete ich auf portugiesisch „Däne", denn deutsch konnte ich nicht mehr. Auch zeigte ich ihm meine Papiere. Jetzt erklärte er mir, daß ein Landsmann von mir auch im Zwischendeck führe. Er hatte nichts eiligeres zu tun, als mich hinunter zu schleppen und mir meinen dänischen Landsmann vorzustellen. Gott

sei Dank, kam dieser aus Buenos Aires und sprach spanisch. Ich dagegen portugiesisch, dänisch konnte ich nicht. Ich erzählte ihm meine Leidensgeschichte. Ich sei als Kind im Alter von einem Jahr mit meinen Eltern nach Brasilien gekommen, nach anderthalbjähriger Anwesenheit seien meine Eltern gestorben und ich von einer brasilianischen Kolonistenfamilie im Urwalde großgezogen. Zeigte ihm die Papiere und den bewußten Brief. Sofort hatte ich einen treuen Freund. An Bord waren etwa vierzig Deutsche. Alles fuhr unter fremder Flagge. Fast sämtliche Staaten Südamerikas waren vertreten. Nur einige fuhren als Schweizer, Schweden und Dänen. Es war zum lachen: hellblonde Germanen als Chilenen, Paraguayer, Uruguayer! Keiner sprach deutsch, nur die Schweizer. Alles hielt sich neutral, keiner traute dem anderen. Und an Bord war es nicht gemütlich. Im Zwischendeck war alles kunterbunt durcheinander. Die Betten übereinander gestellt. Männer, Frauen, Kinder, alles lag und schlief durcheinander, dabei ein Geruch, daß ich jetzt schon eine Gasmaske hätte brauchen können, wie vor Ypern. Die meisten Reisenden waren Portugiesen und Spanier. Das Essen behagte uns nicht, so gaben wir dem Steward etwas Geld, um besseres Essen zu erlangen. Infolgedessen wurde ein Tisch gedeckt und er besorgte uns Essen von der zweiten Klasse. Mir gegenüber saß eine Frau mit zwei Kindern. Sie war sehr schnippisch und gab an, sie reise nach Deutschland. Sie versuchte mich in ein Gespräch zu verwickeln. Ich hörte nicht darauf. Mit einem Male platzte sie los: „Na, wenn Sie kein Deutsch reden wollen als Deutscher, so haben Sie kein Recht an diesem Tische zu sitzen; scheren Sie sich zu den Portugiesen und Spaniern!" Diese mußten in Reih und Glied antreten und bekamen ihr Essen im Napf, wie in der Kaserne. Ich wurde nun ziemlich grob und erwiderte, nachdem ich mir ihre Worte hatte übersetzen lassen: Ich sei Däne, sie solle mich in Ruhe lassen, was sie überhaupt von mir wolle. Übrigens sei ich heilfroh, daß kein deutsches Blut in meinen Adern rinne. Ich hätte dem Steward auch Geld gegeben, somit das Recht an diesem Tische zu sitzen. Wenn es ihr nicht passe, so könne sie ja gehen, denn ich hätte mit den Deutschen nicht gerne etwas zu tun. So hatte ich mir endlich Ruhe vor dieser Frau geschafft. Wie oft habe ich auf Kaiser und Reich geschimpft; es ging nicht anders! Heimlich aber ballte ich die Faust in der Tasche: „Wartet man, bald kommt die Zeit, wo ich euch heimzahlen kann!" So ging es langsam weiter. Der treueste Schiffsfreund war mein Däne. Das Meer war wie ausgestorben. An Handelsschiffen sah ich zwei Stück, dafür aber Kriegsschiffe und einige U-Boote. Endlich England. Kurz vor Falmouth wurden wir von einem englischen Kriegsschiff angehalten. Untersuchungskommission kam an Bord. Fast vor jeder Tür stand ein Tommy, schwer bewaffnet. Jetzt hieß es: „Passa-

giere vortreten!“ Als ich nun dastand, antwortete ich auf portugiesisch. Und da der Engländer dieses nicht verstand, wurde ein Dolmetscher zu Hilfe genommen. Zum Glück konnte der noch weniger als ich. Was ich von Beruf sei? Landzimmermann. Was ich in Dänemark wolle? Mein Erbteil abholen, und dann schleunigst zurückkehren zu meiner Familie. Weshalb ich kein Dänisch spreche. Ich leierte ihnen dieselbe Geschichte vor, die ich meinem Dänen erzählt hatte. Endlich nach bangen Minuten: „Gut, abtreten!“ Jetzt kam die Körperrevision. Ich hatte Angst, daß die Engländer die Schuhsohlen aufschneiden. Wäre dieses geschehen, so war ich geliefert, auf Grund des Briefes vom Konsulat. Und zuletzt Gepäckrevision. Schlauerweise hatte meine Frau noch schnell die Buchstaben F. B. herausgetrennt von der Wäsche und sie durch C. H. ersetzt, denn F. B. paßte nicht zu meinem Dänen-Namen. Ein Kragen mit dem Firmenstempel Heinrich Jordan flog auf der Fahrt heimlich über Bord. Im Handkoffer hatte ich brasilianische Zeitungen und Bücher eingepackt. So ging denn auch dieses glücklich von statten. Ein Passagier der 1. Klasse, der als Spanier reiste, wurde von Bord geholt, weil man in seinem Gepäck deutsche Briefe und Zeitungen fand. Endlich, nach vierundzwanzigstündiger Liegezeit, ging es weiter und in Drel bei Dover ging derselbe Schwindel nochmal los. Hier wurde der zweite Passagier der 1. Klasse heruntergeholt. Kurz nach der Untersuchung fühlte er sich in Sicherheit, sprach einige unbedachte Worte zu einer Dame: „Gott sei Dank, wir sind durch und gerettet!“ Kaum hatte er ausgeredet, da wurde er auch schon festgenommen Ja, es war schwer sich zu verstellen und seine Muttersprache zu verleugnen. Wie oft wurde man von Mitreisenden (Spionen) mal auf englisch, französisch und deutsch angeredet. Wehe dem, der sich mit einem Zucken verriet. Es gehörte ein eiserner Wille dazu, um nicht aus der Rolle zu fallen. Endlich am 22. Juli morgens 8 Uhr Amsterdam. Hurrah! Gerettet, durch! Alles sprach deutsch. Die Engländer staunten und schimpften weidlich. Mein Däne riß die Augen auf und staunte mich an. So etwas hatte er nicht von mir erwartet. Ich verließ ihn und wünschte ihm viel Glück zu seiner Dänenreise. Nun ging es im Sturmschritt zum Generalkonsulat. Ich nahm mein Taschenmesser, zog den Stiefel aus, zerschnitt die Schuhsohlen und holte das Schriftstück heraus. In zwei Stunden war ich wieder Reichsdeutscher; Dänemark aber verlor einen achtwöchigen treuen Untertanen. Am andern Tage ging es der Grenze zu. Elten war Grenzstation. Hier wurden wir getrennt. Die Seeleute nach Hamburg und wir nach Wesel. In Elten sah ich die ersten Feldgrauen. Tränen kamen mir in die Augen. „Deutschland, du wirst nicht untergehen! Das Werk deiner Großväter, Väter, das Werk Bismarcks und des alten Kaisers Wilhelm — wir halten und schützen es. Deine Auslandssöhne stehen

dir treu zur Seite!" Von Wesel wurde ich nach Lippstadt entlassen mit dem Bemerken, daß ich mich sofort beim Bezirkskommando melden müsse. Meine Geschwister hatten keine Ahnung. Ich telegraphierte daher nach Lippstadt und am Abend des 23. Juli begrüßte ich meine Schwägerin. Wie staunte sie mich an. Schuhe zerrissen, Anzug dreckig und speckig. Es ging ja nicht anders. Das erste war ein Bad und neue Kleidung. Ich fühlte mich wieder als Mensch, nachdem ich fast acht Wochen immer vollständig gekleidet geschlafen hatte. Am 31. Juli 1915 trat ich bei dem Pionier-Regiment Nr. 24 zu Köln/Riehl ein. Der Dienst war hart und streng und behagte mir als Weltenbummler im Anfang nicht. Da ich meistens sehr fror, besonders im Winter, so hatte ich bald den Namen „brasilianische Zitterpalme" weg, den ich während des ganzen Krieges von meinen Kameraden beibehielt. Im Februar rückte ich ins Feld. Und im Monat Februar erreichte mich im Schützengraben vor Ypern die Todesnachricht von meinem Söhnchen. Ich war niedergeschlagen — kein Kind mehr, die Frau allein. Aber das ist Kriegerlos.



„Virgen del Socorro".

Von Erich Petersen, damals Offizier der Schutztruppe Kamerun; von Vigo (Spanien) in die englische Gefangenschaft.

Die Schutztruppe von Kamerun erzwang sich nach anderthalbjährigem Kampfe gegen erdrückende Übermacht im Januar 1916 den Weg nach Spanisch-Guinea und trat Mitte Februar nach Verschießung der letzten Munition über die Grenze. Die schwarze Truppe wurde auf Fernando Po interniert, während die Europäer bis auf einiges Aufsichtspersonal nach Spanien gebracht wurden. Daselbst trafen sie Anfang Mai 1916 ein. Die im Militärverhältnis stehenden Kameruner wurden in den drei Städten Alcala bei Madrid, Saragossa und Pamplona untergebracht. Der Empfang von seiten der Bevölkerung war überall freundlich, ja sogar enthusiastisch, daß den unter unsagbaren Strapazen und Entbehrungen leidend gewordenen Deutschen das Herz warm wurde. Doch dann kam die Zeit, wo dem einen und dem andern der Gedanke aufsprang: „Was? Du sitzt hier und feierst und dein Volk, deine Heimat ist in Gefahr? Deutschland, das einige Deutschland, schlägt sich mit der halben Welt, blutet schon aus unzähligen Wunden, und du sitzt hier untätig und siehst zu?" Die Juni-Offensive der Russen und die Somme-Offensive der Westmächte kam. Da zitterte manch einem das Herz und als die Kriegserklärung Rumäniens folgte, da hieß es: „Das ist das Ende!"

Man muß selbst eine ähnliche Regung in sich erlebt haben, um es verstehen zu können, daß gerade jetzt, wo aller menschlichen Voraussetzung nach das deutsche Volk unterliegen mußte, daß gerade jetzt bei einzelnen deutschen Männern in Spanien der Wunsch, den schwankenden Eichbaum in der Heimat zu stützen, übermächtig wurde und zur Tat drängte. Der in Pamplona internierte Kaufmann Koch, als Leutnant zur Truppe eingezogen, war einer der ersten, der sich nach einer Fluchtgelegenheit umsah. Aber die deutschen Konsulate in den Hafenstädten winkten ab. Auf seinen vergeblichen Reisen lernte Koch einen jungen Mann namens Reupke, einen aus Frankreich entwichenen Kriegsgefangenen, kennen. Dieser verwegene Mann hielt sich in Vigo auf und spähte nach einer Gelegenheit, nach Deutschland zu gelangen, und sein Lieblingsplan war, mit einem Segelschiff um Schottland herum nach Norwegen zu fahren, es hatten ihm aber bisher die finanz-

kräftigen Teilnehmer gefehlt. Kaum hatte Koch von diesem Plan gehört, als er ihn mit dem ganzen Eifer seiner beweglichen, starken Persönlichkeit aufnahm. Er verbürgte sich Reupke gegenüber sofort dafür, unter den Kameraden die richtigen Männer und das nötige Geld aufzutreiben und bat ihn, sofort wegen Ankauf eines geeigneten Schiffes nebst Ausrüstung, sowie wegen Anwerbung von unerschrockenen Seeleuten in Verhandlungen zu treten.

Während es Koch in kurzer Zeit gelang, in Pamplona sowohl wie in Alcala in aller Stille eine Reihe von Freunden und alten Bekannten für seine Sache zu gewinnen, zog sich der Ankauf des Schiffes sehr in die Länge. Die Engländer überwachten die Schiffsbewegungen, und insbesondere der Eigentümerwechsel unterlag einer gerichtlichen Kontrolle. So gingen zwei Monate hin, ehe ein Schiffseigner gefunden wurde, der seinen alten Küstenklepper unter den für das Unternehmen nötigen Heimlichkeiten verkaufen wollte. Auch zeigte es sich, daß die Finanzierung eine viel höhere Summe erforderte, als anfänglich angenommen wurde. Für das Schiff wurden 12 000 Peseten verlangt, Ausrüstung und Proviant verschlangen 4000 Peseten und so kam die Durchführung des Planes unter Hinzurechnung von Bestechungsgeldern und Kosten der Vorbereitungen auf rund 18 000 Peseten zu stehen. Das war bei dem schlechten Kurs der deutschen Mark für die nur auf Spargroschen angewiesenen Kameruner eine beträchtliche Summe, zumal das Geld aller Voraussicht nach als verloren gelten mußte. Es mag als ein Zeugnis der Geistesbeschaffenheit dieser Männer, die bis zu zwölf Jahren in der einsamen Wildnis Afrikas gelebt hatten, gelten, daß sich keiner von den zwölf Verschworenen, die Koch eingeweiht hatte, einen Augenblick besann, seine letzten hundert Peseten herzugeben, damit der Fluchtplan gelang. Anfang Oktober 1916 waren endlich die Vorbereitungen soweit beendet, daß zum mindesten die Flucht aus Spanien klappen mußte. Die dreizehn Afrikaner reisten auf ein verabredetes Telegramm hin mit Auto und Bahn quer durch ganz Spanien nach Vigo, wo sie unauffällig von ihren inzwischen durch Reupke angeworbenen Seeleuten empfangen und an Bord des im Hafen liegenden Dreimastschoners „de Veert" gebracht wurden. Der Kapitän dieses Schiffes namens Dahle war ganz entzückt von dem Fluchtplan und hatte ihn von Anfang an nach Kräften gefördert. Er nahm den von Reupke mit Hilfe befreundeter Deutscher und Spanier besorgten Proviant an Bord seines Schiffes und wußte mit List und Witz die revidierenden Beamten zu täuschen. Ohne seine Unterstützung hätte Reupke seine Aufgabe gar nicht erfüllen können. Auch auf anderer Seite fand er Hilfe; das unentbehrliche Hartbrot, das in Vigo nicht zu kaufen war, wurde ihm von einem deutschen Institut gebacken und ein alter Spanier, der einen glühenden Haß gegen England im Herzen trug, besorgte Proviant und Wasserfässer.

Genug, es verlief bis dahin alles planmäßig, am Abend des 6. Oktober waren die dreizehn Kameruner mit ihren sechs Seeleuten an Bord des „de Veert" versammelt und taten sich an dem Trank, der ihnen vom Kapitän geboten wurde, gütlich. Reupke war noch in der Stadt auf der Suche nach einem Schlepperführer, der gegen ein ansehnliches Schweigegeld das Schiff der Flüchtlinge in der Nacht aus dem Hafen schleppen wollte. Gegen 10 Uhr wurde der angekaufte Segler längsseits des „de Veert" verholt. Von dem hochbordigen 500 Tonnen-Segler aus nahm sich der kleine Bruder winzig aus, so daß einer der Kameruner lachend ausrief: „Mein Gott, mit der Nußschale sollen wir den Ozean befahren?" Die Seeleute indessen hielten sich nicht mit solchen Betrachtungen auf, sondern gingen mit Unterstützung einiger braver Kameraden eines internierten Dampfers daran, in aller Stille die Ladung hinüberzuschaffen. Zuerst die Fässer, 10 Tonnen Wasser und 100 Liter Rotwein. Das war eine Arbeit, die nicht ohne Knarren der Flaschenzüge abging. Angespannt horchten die Posten nach dem Ufer hinüber. Wird man das Lärmen auf der Hafenwache hören? Ein Boot tauchte plötzlich aus der Finsternis auf. Sofort wurde die Arbeit eingestellt, jeder hockte sich mucksmäuschenstill hin. — Unnötige Angst! Freunde waren es, Österreicher von einem festliegenden Dampfer. Sie kamen, um zu helfen. Nachdem die acht großen Fässer mit Hilfe von Säcken voll Hartbrot und von alten Segeln fest verstaut waren, war das Schiffchen, das den tröstenden Namen „Virgen del Socorro" (schirmende Jungfrau) führte, bereits dreiviertel voll. Der Rest der Ladung, wie Kisten mit Konserven, Säcke voll Hülsenfrüchte und Reis, Maisstrohmatratzen, Kartoffeln und Brennholz, wurde, so gut es in der Dunkelheit ging, in den noch freien Raum gestopft. Das Rettungsboot wurde fahren gelassen mit den Worten: „Wir brauchen dich nicht."

Um zwei Uhr nachts nahte Reupke mit dem Schlepper. Die dreizehn Kameruner krochen in den Laderaum der „Virgen". Irgendwie und irgendwo zwischen Kisten und Säcken blieben sie liegen. Die Luke über ihnen wurde geschlossen, dicht zusammengepfercht in tiefster Nacht lauschten sie auf die fremden Kommandoworte. Draußen ging ein feiner Regen nieder, Dunkelheit lag über dem Wasser. Der Schlepper zog an und brachte seine Last glücklich an dem Wachtschiff an der Hafeneinfahrt vorbei. Sobald die offene Bucht erreicht war, ließ er die Trosse fallen, mochte die „Virgen del Socorro" sich ihren Weg allein weiterbahnen.

Die „Virgen del Socorro" war ein alter Zweimastschoner von 16 Meter Länge und 4 Meter Breite, ein einfaches Küstenfahrzeug, in keiner Weise geeignet, in der Zeit der Herbststürme den Ozean zu befahren. Ganz vorn befand sich der winzig kleine

Mannschaftsraum, in den man durch eine mannsbreite Luke hinunterrutschen mußte, und achtern vor dem Steuer die Kapitänskajüte, in die man etwas bequemer auf einer Leiter hinuntersteigen konnte. Zwischen diesen beiden kleinen Kajüten mit ihren Schlafkojen lag der Laderaum, Eingang durch die Hauptluke zwischen beiden Masten. Die Kombüse[1]) stand, im Äußeren einer Futterkiste ähnelnd, steuerbordseits auf Deck. Die seemännische Besatzung bestand aus sechs Mann: Kapitän Zuppe (1. Offizier vom Lloyd), Navigationsoffizier Hilburg (2. Offizier vom Lloyd), ferner Griebel (Oldenburg-Portugiesische Dampf.-Ges.), Onken (Steuermann von S. S. „de Veert"), Stehr (Matrose von S. M. S. „Blücher", aus englischer Kriegsgefangenschaft entflohen) und Großmann (Matrose der Handelsmarine). Die vierzehn Passagiere waren Koch, Schauf und Schulz (Rheinland), Petersen (Schleswig-Holstein), Lohrmann (Württemberg), Dr. Rautenberg und Kittlaß (Sachsen), Niemeyer (Hannover), Jütersonke (Pommern), Grätschus (Ostpreußen), Kutz, Fritzsche und Rassack (Berlin). Dazu kam noch Reupke, so daß sich im ganzen zwanzig Mann an Bord des Schiffes befanden.

Der spanische Schlepper überließ, wie gesagt, die „Virgen" ihrem Schicksal, sobald die offene Bucht erreicht war. Kein Lüftchen regte sich, doch die hochgehende Dünung warf das kleine Fahrzeug wie toll hin und her. Die Afrikaner litten entsetzlich in ihrem Käfige, rollten nach rechts, bald nach links, Kisten und Kasten polterten über sie hinweg, sie fühlten sich erbärmlich. Als kurz nach Sonnenaufgang die Luke geöffnet wurde, kam das Elend erst recht zutage. Da war kaum einer, dem der Ekel nicht im Halse saß, selbst die Seeleute mußten ohne Ausnahme dem Meeresgotte nach so langer Rast auf dem Lande ihren Tribut zollen. Der Revolution des inneren Menschen gesellte sich noch die Furcht hinzu, hier so kurz vor der Einfahrt zum Hafen von einem spanischen Wachtboot gefaßt zu werden. Erst als am späten Nachmittag eine leichte Ostbrise aufkam und mit Sonnenuntergang die letzten Leuchtfeuer an der spanischen Küste unter dem Horizont verschwanden, kletterte das Stimmungsbarometer wieder in die Höhe. Am folgenden Morgen, dem 8. Oktober, hatten sich die Seeleute bis auf den völlig zusammengebrochenen Kapitän wieder erholt. Stehr, der jüngste, aber auch der munterste von allen, gab die Parole aus: „Der Seemann hat keine Ruh, wenn nicht auf Schiff alles klar ist." Es kam zunächst darauf an, die Kisten mit Konserven, Sardinen, Kaffee, Schmalz, Kognac und Rum und die Säcke mit Zwieback, Bohnen, Linsen, Salz, Zucker und Mehl fest zu verstauen. Die Passagiere, soweit sie sich aus

[1]) Küche.

ihrer Lethargie, dem unglücklichsten Zustande der Seekrankheit erholen konnten, halfen bei der Arbeit. Den langen Lohrmann zwang die Krankheit noch oft, seine Tätigkeit zu unterbrechen. Er ließ sich aber nicht entmutigen, aß nach jedem Ausbruch einen Apfel und behauptete lachenden Auges: „So tut's nicht so weh, als wenn der Magen leer ist." Sobald ein Dampfer in Sicht kam, wurde die Tätigkeit eingestellt und alle Mann bis auf zwei oder drei Seeleute verschwanden unter Deck. Dank dieser Vorsichtsmaßregel entging das Boot der Aufmerksamkeit der englischen Beobachtungsschiffe, die die spanische Küste abpatrouillierten. Von Tag zu Tag wurde die „Virgen" unter den gemeinsamen Bemühungen wohnlicher und seetüchtiger und als nach sechs schönen, sonnigen Tagen der Kurs von West nach Nord verlegt wurde, waren die Arbeiten abgeschlossen. Jeder Mann hatte seinen Schlafsack mit grobem Maisstroh im Laderaum und wußte auch, welchen Posten er auf Schiff auszufüllen hatte. Reupke, Schulz und Petersen waren tagsüber Steuergäste, während in der Nacht die Seeleute das Ruder führten. Immer zwei der übrigen Passagiere hatten abwechselnd „Küchendienst", d. h. sie mußten Raffack, der seinen Dienst als Schiffskoch angetreten hatte, bei der Arbeit zur Hand gehen: Holz spalten, Kartoffeln schälen, frisches Wasser heraufholen und dergleichen mehr. Die gröbsten Arbeiten, hauptsächlich das Abwaschen, besorgte Großmann, der überhaupt weniger als Seemann, denn als Mann für alles mitfuhr.

Am 14. Oktober ging mit Sonnenuntergang die scharfe Südwest-Brise in Weststurm über, der gegen Mitternacht in einzelnen Böen zum Orkan ausartete. Nach halbtägiger, toller Fahrt mit dreifachen Reffen mußten am Abend sämtliche Segel bis auf einen Lappen im Fock eingezogen werden. Das Steuer wurde festgebunden, ein Schleppanker ausgeworfen und so trieb die „Virgen" während des 15. und 16. Oktober nach Osten zurück. Die Passagiere ließen diesen ersten Sturm mit Humor über sich ergehen. Sie lagen unten in dem engen, niedrigen Raum, in dem eine Ölfunsel einen schwachen Schein verbreitete, auf ihren Matratzen. Die Luke über ihnen war zugenagelt worden, sie hatten nur noch ihren Notausgang durch eine Öffnung in der Wand nach der Kapitänskajüte. Aber der Weg dorthin führte über die Wasserfässer, und da zwischen Decksplanken und Fässern nur ein 50 Zentimeter weiter Zwischenraum bestand, war es eine wahre Tortur, sich halb rutschend und halb kriechend wie eine Schlange von Faß zu Faß vorzuarbeiten.

Die große Luke war nicht ganz dicht. Jedesmal, wenn eine der großen Wellen über Deck ging, schoß unter großem Druck ein Wasserstrahl durch die Fugen und ergoß sich in den Raum. Die Matratzen, die unter der Luke lagen, waren bald durchnäßt. Gekocht konnte bei dem Seegang natürlich nicht werden, es gab

kalte Küche, mittags Sardinen und abends Käse. Die allgemeine Stimmung war trotz Hunger, Kälte und Nässe gut, die Seekrankheit war endgültig abgetan, man ließ sich gemütlich schaukeln, nur Schauf lag mit Rheumatismus und Lungenentzündung schwer krank darnieder.

Am Abend des 16. kam Onken, der sich die größte Zuneigung der Kameruner erworben hatte, in den Raum gekrochen und berichtete: „Das Schlimmste ist überstanden. Der Wind will drehen und wird dann nachlassen. Unser kleines Boot hat seine Probe glänzend bestanden. Die mächtigsten Brecher, die größeren Schiffen sicherlich Schaden zufügen würden, gehen unter uns durch, ohne uns zu treffen. Die „Virgen" ist zu leicht und hüpft über die Wellen, die sie zerschmettern wollen, hinweg." Der Trost kam zur rechten Zeit, denn schon fing hier und dort einer an zu brummen. Jetzt blieb alles stumm, lauschte dem Heulen und Pfeifen in dem Tauwerk und ließ sich durch das Auf und Nieder, Hin und Her des Schiffes in den Schlaf wiegen.

In der folgenden Nacht legte sich der Sturm und am Morgen des 17. Oktober kam eine schöne Westbrise auf. Die „Virgen" setzte alle Segel und lief wie ein „doller Pudel" nach Norden. Die nassen Matratzen und Decken wurden an Deck geholt und getrocknet, alle Mann bis auf den hilflosen Schauf ließen sich den frischen Wind um die Ohren blasen. Auch die Kombüse trat in Tätigkeit und lieferte einen großen Topf Bohnen mit Speck. Aber schon in der Nacht mußten die Segel vor einem Nordweststurm wieder eingeholt werden und zwei volle Tage lang trieb der Schoner vor Treibanker nach Südwest zurück. Am 20. konnten wieder halbe Segel gesetzt werden, dann aber ließ der Wind ganz nach und die „Virgen" blieb in der Fahrstraße zwischen England und Amerika liegen. Die See war spiegelglatt. Nur die Dünung ging in schwerfälligen Bewegungen durch das Meer. Dieser Ruhetag kam allen, selbst den sonst so auf das „Meilenmachen" versessenen Seeleuten, sehr erwünscht. Es war höchste Zeit, daß einmal wieder Ordnung gemacht wurde. Die Fässer, Kisten und Säcke wurden neu verstaut, die Kartoffeln ausgesucht und die leichte Kleidung mit Wollzeug vertauscht. Am folgenden Morgen kam ein steifer Südwestwind auf, vor dem die „Virgen" mit vollen Segeln nach Norden flog, selbst der letzte Fetzen Leinwand war gesetzt. Drei Tage lang hielt sich der günstige Wind, alles schien noch gut werden zu wollen, da brach in der Nacht vom 24. zum 25. Oktober eines jener Unwetter los, wie es hier am Eingang zur Biskaya schon manchem Schiff zum Verderben wurde. Einem solchen Aufruhr der Elemente gegenüber war der alte Küstenschoner vollkommen hilflos. Das Meer brüllte auf, als wollte es ihn im ersten Ansturm zerschmettern. Resigniert, mit eingezogenen Segeln taumelte die „Virgen" vor starkem Treib-

anker zwischen den Wogen. Den Seeleuten sank der Mut, es ging über ihre Kraft, was hier von ihnen gefordert wurde. Zu zweien hielten sie Wache am Ruder, die andern sanken derweilen durchnäßt und erschöpft in die Kojen. Die Afrikaner drinnen im Raum glaubten sich in die Hölle versetzt. Die Öllampen waren längst erloschen und zertrümmert, Tag und Nacht gleiche Finsternis. Dazu die unberechenbaren Bewegungen des Schiffes, polternde Kisten, leckgeschlagene Fässer, Fluchen, Lachen. Je tiefer es in die Nacht ging, desto toller wurde der Sturm. Gegen 11 Uhr abends drang von oben der Ruf des wachhabenden Onken: „Achtung, fasthollen!" Gleich darauf gab es ein donnerähnliches Krachen auf den Decksplanken, als wäre das ganze Schiff zusammengebrochen. Aus dem wilder und wilder brausenden Meere hatte sich eine hohe schmale Woge emporgehoben und sich über das Schiff gelegt, als wollte sie es mit in die Tiefe ziehen. Ein Balken am Steven[1]) und einige Relingsplanken[2]) mittschiffs hielten den Druck nicht aus und wurden mitgerissen. Und dann schickte die See einen zweiten Brecher. Er stürzte sich mit seinem ganzen Gewicht auf die Backbordseite des Schiffes und drückte sie tief in die Flut. Drinnen im Raume polterte alles durcheinander, der kranke Schauf wurde gegen einen Stützbalken geschleudert und schrie auf vor Schmerzen. Oben an Deck lagen Griebel und Stehr angeklammert an das Tauwerk des Großsegels und starrten mit weiten Augen in die Finsternis: „Der Anker!" schrie Stehr, „Der Treibanker!" Durch den starken Ruck, mit dem das Schiff auf Backbordseite niedergedrückt wurde, war die Ankerkette gerissen und damit der geringe Widerstand, den die „Virgen" dem Seegang gegenüber noch bot, beseitigt. Schon drängten sich neue Wellenberge heran, schon begann die „Virgen" die gefährliche Drehung zu machen, die ihre Breitseite voll dem Sturmlauf des Meeres bieten mußte, da brüllte Stehr's Stimme von oben: „Onken! Onken!" Der Sieger über zahlreiche Stürme hatte seine Wache abgegeben gehabt, erschöpft war er hingesunken. Jetzt weckte ihn der Ruf: „Dat Stüer! Dat Stüer!" Mit einem Satz war er aus der Koje, hinauf mußte er, Schiff in Not! „Fastholl'n!" donnerte noch seine Stimme, dann ward er zurückgeschleudert. Polternd und krachend brach es über der „Virgen" zusammen, das Schiff tauchte in dem tosenden Meere unter. Unten in dem dunklen Loch fuhren die sonst so beherzten Kameruner entsetzt hoch, fanden sich jedoch mit echt afrikanischem Fatalismus sofort in die Lage. „Jetzt saufen wir ab!" „Halloh Schauf, halloh Kittlaß." „Ende mit Schrecken." So rief es durcheinander. Niemand verließ sein Lager, man würde dem Höllenrachen ja doch nicht entrinnen können, wenn das Schiff wegsank.

[1]) Das vordere Ende des Schiffsrumpfes. [2]) Das Geländer am Deck.

Aber die „Virgen del Socorro" sank nicht weg. Aus Schaum und Strudel tauchte sie wieder auf, wurde in die Höhe getragen, um gleich darauf wieder in den Abgrund gerissen zu werden. Gelang es nicht, sie wieder gegen den Wind zu drehen, so mußte ihr Schicksal bald besiegelt sein, denn sie war willenlos, die „Virgen", der letzte Brecher hatte ihr das Ruder weggerissen. In dieser höchsten Not wandten die Seeleute das letzte Mittel an, was ihnen noch blieb. Sie opferten einen Fetzen Segel ganz vorne im Fock,[1]) während sie gleichzeitig den großen Hauptanker achtern auswarfen. Da drehte sich unter dem Druck des Sturmes das Schiff langsam um die Ankerkette und lag nun mit Achtern gegen den Seegang. Die größte Gefahr des Augenblicks war überstanden.

Dem Anspannen höchsten Lebenswillens auf seiten der Seeleute oben an Deck stand tiefste Niedergeschlagenheit bei den Afrikanern drinnen im finsteren Raum gegenüber. Das Steuer gebrochen, das Steuer, das dem Schiffe Ziel und Richtung geben sollte! Dieser niederdrückende Gedanke beherrschte alle. Dann entstand ein Gemurmel im Raum, ein Rücken und Tasten, und plötzlich hieß es: „Donnerwetter, hier steht ja alles unter Wasser! Das Schiff leckt!" Sofort züngelte die Flamme des Lebenswillens wieder höher. Dem gebrochenen Steuer standen diese Männer rat- und machtlos gegenüber, das war Seemannssache, aber dem Leckwasser, das sie am allerersten berührte, konnten sie selber entgegenwirken. Lohrmann und Petersen waren die ersten, die auf das Deck krochen und sich an die Pumpe stellten. Sturm und Seegang drohten sie fortzureißen, aber sie klammerten sich an Mast und Tauwerk, ließen die Wellen über sich weggehen und lenzten das Schiff.

Obschon sich bald ergab, daß dem Schoner keine unmittelbare Gefahr von dem Leck drohte, da die Pumpe ihm entgegenwirken konnte, trug es doch dazu bei, die Lage der Schiffsbewohner zu einer unerträglichen zu gestalten. Bei dem Tanz über die Wellen stieg aus dem Kielraum das stinkende Leckwasser zwischen den doppelten Bordwänden hoch und wurde mit großer Gewalt in den Raum gespritzt. Die Kapitänskajüte war schon durch einen Brecher unter Wasser gesetzt worden, jetzt wurde auch die letzte noch trockene Matratze durchnäßt.

Der Sturm dauerte noch den ganzen Tag und die folgende Nacht an, erst am 26. Oktober hatte sich das Meer soweit beruhigt, daß die Luken geöffnet werden und die um ihre Hoffnung betrogenen Männer ans Licht steigen konnten. Eine Untersuchung des Ruders zeigte, daß nur dessen Schaft gebrochen war, während das Blatt noch fest in seinen zwei Haken hing. Sofort ging man gemeinsam daran, ein Notruder zu bauen. Back- und steuerbord-

[1]) Das unterste Segel am vordersten Mast.

seits ließ man durch die Reling zwei festverankerte Balken. An deren äußeren Enden wurden Rollen befestigt, durch die ein starkes Tau nach dem Blatt des alten Ruders geführt und an dessen äußersten Flügel gebunden wurde. Die inneren Tauenden wurden um den alten Steuerhebel geschlungen. Gegen Abend war die Arbeit beendet. Die Segel blieben zunächst eingezogen. Rassack hatte seine Kombüse in Gang gesetzt, und nachdem man eine warme Suppe gelöffelt hatte, setzte sich alles um einen großen Topf mit Rumgrog, um sich über die Weiterfahrt zu beraten. Auf seiten der Seeleute zeigte man sich einer Fortsetzung der geplanten Reise abgeneigt. Hilburg, Griebel und Stehr betonten auf das Entschiedenste, die Tollheit dürfe nicht zum Äußersten getrieben werden. Weiter im Norden wäre mit Bestimmtheit mit schweren Stürmen zu rechnen, in denen das Schiff sicher verloren wäre. Sie schilderten den Zustand der „Virgen", das Schonersegel sei zerrissen, der Chronometer zerbrochen, das Ruder könne jeden Augenblick zum Teufel gehen und das Leck werde von Tag zu Tag größer. Das alles waren ohne Zweifel Umstände, die niemanden ermutigen konnten. Die Lage des Schiffes wurde ungefähr auf Länge 17 Grad und Breite 52 Grad berechnet, jedenfalls waren Faröer oder gar Norwegen noch weit. Drei Wochen war man schon auf See, und es war unverkennbar, die Wachen bei hoher See Tag für Tag, Nacht für Nacht, die andauernde Nervenanspannung und die schlechte Ernährung hatten die Seeleute zermürbt, sie wollten ein Ende machen.

Auch Zuppe und Onken, die anfangs für Weiterfahrt gestimmt hatten, sahen das Unmögliche dieser Absicht ein. Indessen der Vorschlag, an der irischen Küste zu landen, stieß bei den Afrikanern auf schärfsten Widerspruch, sie gaben aber ihre Zustimmung, daß näher an der irischen Küste entlang gefahren und der Versuch gemacht würde, sich von einem neutralen Dampfer aufnehmen zu lassen.

Mit leichtem Westwind segelte die „Virgen" am 27. Oktober nach Osten, ihr Notzeichen unter der spanischen Flagge wurde von dem ihr begegnenden Dampfer nicht beachtet. Schon am folgenden Tage übernahmen wieder Sturm und Seegang die Entscheidung über das Schicksal der Seefahrer. Ein heftiger Nordwest setzte ein, vor dem das Schiff mit einem kleinen Lappen im Fock hertreiben mußte. Im Laufe der Nacht verstärkte sich der Sturm und hielt zwei Tage lang mit unerhörter Macht an. Da gab es kein Ausweichen mehr, der diensttuende Steuermann hatte sein Augenmerk nur darauf zu richten, daß er vor dem Winde blieb. Zwei- oder dreimal kam die „Virgen" dwars[1]) zum Seegang zu liegen, geriet dabei in die Gewalt der Wogen und an den Rand

[1]) quer.

des Abgrundes. Das eine Mal wurde die Kombüse zertrümmert und über Bord gespült, ein anderes Mal riß die Flut den Steuermann Griebel mit. Zum Glück erwischte er noch ein über Bord hängendes Tauende und konnte von Stehr gerettet werden. Wiederholt trieb das Schiff durch meilenweite Trümmerfelder, Reste untergegangener Segler, oder durch U-Boote versenkter Dampfer. In Tauwerk und Rahen [1]) heulte derweilen der Wind, klagte und winselte, unaufhörlich, Tag und Nacht, als spielte er der „Virgen" das Sterbelied. Am 31. Oktober nahm das Meer eine hellgrüne Färbung an und gegen Mittag wurde Land sichtbar. Zuppe stellte fest, daß es sich um die Südspitze Englands, Landsend, handelte.

Angesichts der feindlichen Küste krampfte sich den Seeleuten das Herz in der Brust zusammen, denn sie wußten wohl, was ihrer dort wartete. Und dann tauchten blasse, verwilderte Gestalten aus dem finsteren Raum des Schiffes empor und starrten nach der grau über dem tosenden Wasser liegenden Felsenküste. „Nein, nicht landen!" rief es durcheinander, „freiwillig nicht!" Näher und näher flog die „Virgen" dem Lande zu, ein Ausweichen gab es nicht, der Sturm zeichnete den Kurs vor. Eine ganze Flottille von Dampfern, umgeben von hin und her flitzenden Torpedobooten, arbeitete sich gegen den Seegang an und passierte den Schoner, ohne ihn weiter zu beachten. Es gab kein Halten in dem aufgewühlten Meere. Da nahm ein heimlich schon seit Tagen erwogener Plan feste Gestalt an, mochte es gehen wie es wollte, jetzt hieß es: Mit dem Sturm durch den Kanal! Man rechnete damit, daß bei dem Unwetter die Kanalsperre nicht aufrechterhalten würde, so daß es vielleicht gelingen möchte, die holländische Küste zu erreichen. Der Gedanke setzte sich fest, die Seefahrer sahen wieder eine Möglichkeit vor sich und vergaßen mit einem Schlage all das Schwere, was sie bis dahin durchgemacht hatten.

Gleich im Anfang wurde ihnen indessen ein dicker Strich durch ihre Rechnung gemacht. Der Sturm sprang nach Südwesten um und trieb die „Virgen" westlich an Landsend vorbei in den Bristol-Kanal. Die ganze Nacht fuhr das Schiff in Sehweite an der Küste von Cornwall entlang und kreuzte am folgenden Morgen bei steifem Südwest gegen die irische Küste zu. Es war der erste Tag seit langer Zeit, wo kein Wasser über Deck ging und die Luke geöffnet werden konnte. Da die Kombüse über Bord gegangen war, wurde der größte Emailletopf als Feuerstelle benutzt und dann ein Topf Nudeln mit Speck gekocht. Die Lebensgeister wurden geweckt, man erwog die Möglichkeiten einer Kanaldurchfahrt. Von seiten einiger Seeleute, wie Stehr und Griebel, wurden starke Bedenken wegen der Minensperre geäußert, indessen Zuppe, Onken und jetzt auch Hilburg stellten sich diesmal auf seiten der Afrikaner, die von keiner

[1]) Die quer zum Mast aufgehängte Stange, die das Segel trägt.

Landung etwas wissen wollten, und so entschloß man sich endgültig die Durchfahrt durch den Kanal zu versuchen, mochte daraus werden, was da wollte.

Sobald am Abend die Leuchtfeuer an der irischen Küste in Sicht kamen, ließ Zuppe beidrehen und Kurs westlich von Landsend nehmen; er hatte sich von dem Magenleiden, das ihm bisher die Energie lahmgelegt hatte, erholt und war nun mit bewunderungswürdiger Zähigkeit auf seinem Posten. Die ganze Nacht und den folgenden Tag wurde flott gesegelt, aber die Abtrift war so stark, daß der Bogen zwischen Landsend und Scilly-Inseln nicht geholt wurde. Auch der Versuch, durch einen Schlag in die offene See Raum zu gewinnen, war erfolglos, der Südwest trieb den flachen Schoner immer wieder gegen die Küste. Die englischen Patrouillenboote, Fisch- und Frachtdampfer beobachteten die Manöver der „Virgen", ohne sich weiter darum zu kümmern.

Schweren Herzens entschloß sich Zuppe, in den St. Georgs-Kanal zurückzukehren, um zu einem noch größeren Bogen auszuholen, und so nahm die „Virgen" am Abend des 2. November genau dieselbe Fahrt, die ihr vor zwei Tagen vom Wetter aufgezwungen worden war. In der Nacht artete der Südwest wieder in Sturm aus und trieb das schwergeprüfte kleine Fahrzeug mit großer Geschwindigkeit der Felsenküste von Südwales entgegen. Morgens um 4 Uhr waren die Leuchtfeuer nur noch acht bis zehn Seemeilen entfernt, in zwei bis drei Stunden mußte die „Virgen" auf den Felsen sitzen. Selbst Zuppe und Onken verzagten diesmal, es gab eben keine Möglichkeit, dem Unheil zu entgehen. „Alles ist aus", rief ersterer den Afrikanern mit verzweifelter Stimme in den Raum hinein. „Alles ist aus, das Günstigste ist eine Landung mit heilen Knochen!"

Wunderbar, — in der Stunde der höchsten Not sprang der Wind nach Nordosten um. Als gegen 7 Uhr die Sonne aufstieg, wies sie der „Virgen" den Weg hinaus aus dem Gewirr kleiner, düsterer Felseninseln, in das sie geraten war. Bald darauf kam das Schiff vom Lande frei und steuerte der irischen Küste zu. — Die letzten Stunden hatten von den Seeleuten wieder unbeschreibliche Anspannung und Kaltblütigkeit gefordert, jetzt klappten sie etwas ab. Nur Zuppe trieb ohne zu ermatten vorwärts, und als am Morgen des 4. November ein starker Nordwest aufkam, entfaltete er seine ganze Energie. „Biegen oder brechen!" rief er aus, ließ alle verfügbaren Segel setzen und wich keine Minute vom Deck. Die „Virgen" legte sich weit nach backbord über, die See rauschte unausgesetzt über die Decksplanken. Alles was nicht Seemann war, wurde rücksichtslos in den Raum verbannt. Es war ein böser Tag für die Afrikaner. Die Pumpe war in Unordnung und das Leckwasser stieg bei dem starken Druck schnell. Es rauschte und brodelte, strömte auf und ab, spritzte und schäumte. Da war

keiner mehr, der noch ein trockenes Plätzchen besaß, die blanken Wasserfässer und die harten Holzplanken bildeten die Ruhelager der Heimatsucher. Besonders litt der zwischen Tod und Leben schwebende Schauf in dieser scheußlichen Lage. Oftmals ging ihm in dem dumpfen Raum der Atem aus, sein Röcheln klang wie Gelächter des Todes. Dann flößte ihm Niemeyer einen Schluck Kognak ein, der der erstickten Brust wieder Luft schaffte.

Droben an Deck merkte man von dem allen nichts. Der Wind blieb günstig und nachts zwischen 10 und 12 Uhr wurde Landsend glücklich passiert. Die „Virgen" schwamm im englischen Kanal.

Ohne Unfall segelte sie bei günstigem Winde am 5. und 6. November ostwärts, kein Dampfer und kein Torpedoboot beargwöhnte sie. Ein Zerstörer, der einen norwegischen Holzdampfer anhielt, ließ die „Virgen" vorüberfahren, ohne sie zu beachten. Sie galt wohl als harmloser Fischerkutter. Am Morgen des 7. November trieb ein heftiger Südwest das unglückliche Schiff der Sandbank von Portland entgegen. Ein englisches Torpedoboot und ein Schlepper eilten angesichts der drohenden Gefahr zur Hilfe herbei. Schon setzten sie Signale, schon winkten sie herüber, — da sprang der harte Wind nach Westen zurück. Sofort ließ Zuppe wieder Segel setzen und fuhr mit Dankesgruß für die zugedachte Hilfe den Engländern vor der Nase weg. Was nur an Segeln vorhanden war, wurde geheißt, die „Virgen" rauschte in höchster Fahrt der Enge bei Dover zu. In der Nacht zum 8. November hätte ein abgeblendeter Zerstörer sie, die selbst ohne Lichter fuhr, um ein Haar überrannt. Hilburg nahm im letzten Augenblick die Kompaßlaterne aus der Kajüte, schwenkte sie hin und her und brüllte in Todesangst: „Halloh, halloh, stop!" Da konnte der Engländer abdrehen, doch streifte er noch das Heck der „Virgen". Schnaubend und prustend verschwand er in der Finsternis, aus der er gekommen.

Immer wilder wurde die Fahrt. Beim ersten Morgengrauen näherte sich das Schiff der Straße von Calais. Endlose Ketten von Dampfern zogen sich durch die aufgewühlte See, mit weitgeblähten Segeln flog die „Virgen", sich hart an der englischen Küste haltend, vorbei. Seeleute und Afrikaner zitterten vor Erregung. „Wird es gelingen, das tolle Stück?" Gegen 8 Uhr versanken die englische und französische Küste unter dem Horizont, noch drei bis vier Stunden Fahrt, und die „Virgen" würde im Hafen von Vlissingen liegen. Nun das Ziel so nahe vor ihnen lag, daß die Heimat fast schon herüberwinkte, löste sich die so lange zurückgehaltene Spannung bei den Seefahrern. Die letzten zwei Wochen waren sie fast ohne Unterbrechung Tag und Nacht eingesperrt gewesen, durchnäßt, ausgehungert, ohne Möglichkeit sich zu bewegen oder sich aufzurichten, nun sollten sie bald entschädigt werden. Jütersonke war der erste, der den Jubel nicht länger

bei sich behalten konnte. „Hurra, wir sind durch!" rief er aus, und wie er es ausgesprochen hatte, wiederholten die übrigen es jubelnd und drückten in der Dunkelheit einander die Hände. Die Handharmonika wurde hervorgeholt und dieser alte spanische Küstenklepper von „Virgen del Socorro" mußte es erleben, daß ein gutes Dutzend begeisterte Deutsche in seinem muffigen Raum die „Wacht am Rhein" sangen. —

Gegen 9 Uhr kam von Zuppe der Befehl: „Alles ruhig! Ein Torpedoboot in Sicht!" Sofort wurde es still, alles lauschte und lauschte. Die Wellen rauschten, der Wind heulte im Tauwerk, — immer dasselbe, das schon wochenalte Lied.

Der Kapitän und die wachhabenden Seeleute starrten nach der sich nähernden Rauchfahne. Hoch und höher wirbelte sie empor, immer größer wurde sie, deutlich traten schon Schornstein und Rumpf des Schiffes hervor, wenn eine Welle es gerade hob. Geradenwegs kam es auf die „Virgen" zu, — doch halt, jetzt schwenkte es ab, holte weit nach Süden aus, nahm wieder Kurs zur „Virgen". Zuppe wußte, was dieser Zickzackkurs zu bedeuten hatte — — Minenfelder! „Sei's drum, und wenn wir in die Luft gehen: Vorwärts!" Eine gute Weile dauerte noch der Wettlauf zwischen der schnurstracks ihren Kurs verfolgenden „Virgen" und dem hin und her lavierenden Zerstörer. Dann holte letzterer auf und gab einen Warnungsschuß ab. Sofort stieg am Hauptmast des Schoners eine holländische Flagge hoch. Doch der Engländer war nicht zufrieden, setzte das Signal „Haltet sofort!" und schickte gleichzeitig eine Granate herüber. Heulend sauste das Geschoß durch die Takelage des Seglers. Mit solchen Grüßen hatte die „Virgen" nicht gerechnet, aber sie gab das Rennen noch nicht auf. Bald kam eine andere Granate herüber und streifte den Hauptmast, so daß große Holzsplitter umherflogen. Da sah Zuppe das Nutzlose des weiteren Widerstandes ein und ließ die Segel fallen.

In kurzer Zeit war der Engländer heran, seine Geschütze schußbereit auf den Schoner gerichtet. „Take the rope, I shall tow you!" (Nehmt das Tau, ich werde euch schleppen) rief eine scharfe Stimme und gleichzeitig wurde ein Seil herübergeworfen, an dem eine starke Trosse befestigt war. Großmann schlang sie um Ankerspill und Vordermast. Diese Zeit benutzte Zuppe zu dem letzten Versuch, davonzukommen. Er rief im breiten Englisch hinüber, daß er ein holländischer Fischer sei und nach beendetem Fang nach Ymuiden zurückkehren wolle. Der Brite zuckte die Achseln, lehnte jede Unterhaltung ab und schleppte die „Virgen" hinter sich her gegen Westen zurück. Bald gesellten sich dem ersten Engländer ein zweiter und dritter hinzu, von allen Booten richteten sich die Geschütze drohend gegen den „gefährlichen" Schoner. —

An Bord der „Virgen" herrschte drückendes Schweigen, jeder hatte mit seinen Gedanken zu tun. Bis daß gegen Mittag von

dem Patrouillenboot vorn das Signal kam: „Zeigt eure Nationalflagge!" Dieser Befehl weckte Trotz und Stolz in den deutschen Herzen. Einer oder der andere warf wohl die Bemerkung hin, man solle die holländischen oder spanischen Farben zeigen, vielleicht käme man doch noch frei. Aber Zuppe selbst war sich völlig im klaren über das, was in dieser Lage einzig dem deutschen Namen entsprach. — Trompetenhell klangen seine Befehle über Deck. Unten im Raume drängten sich die Afrikaner an die halbgeöffnete Luke, starr die Augen nach oben gerichtet. Langsam stieg am Hauptmast die deutsche Flagge hoch, blähte sich im Winde und flatterte. „Schwarz-weiß-rot, Hurrah!" rief eine Stimme, aus der der ganze Stolz einer großen Nation klang. „Hoch Deutschland!" fielen alle übrigen ein, Tränen standen ihnen in den Augen.

Der Brite konnte das Wunder nicht glauben. Ein deutsches Schiff? Jetzt im dritten Kriegsjahre ein deutscher Zweimastschoner im Kanal vor Dover? Wieder und wieder besah er sich mit dem Glase Flagge und Boot, dann gab er das Signal: „Zieht Flagge ein".

Nachdem der Schleier über ihrem Geheimnis einmal gelüftet war, gaben die Deutschen das Versteckspielen auf. Die Luke wurde ganz geöffnet und zum Erstaunen der Briten kletterte einer nach dem anderen an Deck, bis alle neunzehn beisammen waren. Nur Schauf blieb auf seinem Krankenlager liegen. Zum letzten Male versah Rassack sein Amt als Schiffskoch, allgemein wurde große Toilette gemacht. Am späten Nachmittag wurde die Reede von Ramsgate erreicht. Einige Patrouillenboote, die drahtlos von dem seltenen Fang gehört hatten, kamen dicht an die „Virgen" heran und englische Offiziere riefen herüber: „Welche Nationalität hat das Boot?"

Stehr antwortete: Es ist ein deutsches Schiff. — „Wem gehört es?" — Es ist unser Eigentum. — „Seid ihr alle Deutsche?" — Ja, alles deutsche Jungen!

In der Nähe eines großen Hilfskreuzers wurde die „Virgen" von ihren Kaperern fahren gelassen, ein mit Marinesoldaten besetzter Tender legte längsseits, die Deutschen mußten hinübersteigen. Decken und Handgepäck durften sie mitnehmen. Alle standen stumm und ernst da, als sie von Bord des feindlichen Kriegsschiffes herab die „Virgen", „ihr Schiff", liegen sahen. Die schirmende Jungfrau, die Verkörperung ihrer Hoffnungen und Heimatsträume, schaukelte im Schlepp eines englischen Tenders an ihnen vorüber. Bewaffnete englische Matrosen standen an Bord, ein riesiger Union Jack, das Kriegszeichen Großbritanniens, wehte oberhalb der kleinen deutschen Handelsflagge am Hauptmast — das war das letzte, was sie von der „Virgen" sahen.

Sechs Wochen in Gluthitze und Finsternis unter den Sojabohnen.

Von Heinrich Koch, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Sabang (Hinterindien) über Warnemünde zur 1. Matrosen-Division in Kiel.

Am 3. August 1914 wurde der Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie „Scandia", auf dem ich als 3. Offizier bedienstet war, telegraphisch von Sabang aus aufgefordert, die Reise nach Penang abzubrechen und nach Sabang einzulaufen.

Dieser Aufforderung folgten wir sofort, zumal wir am 2. August ein Telegramm aufgefangen hatten, das uns von der Kriegserklärung Österreichs an Serbien in Kenntnis setzte.

Am 3. August 1914, nachmittags 3 Uhr kamen wir in Sabang an und erfuhren von der Kriegserklärung Deutschlands an Rußland und Frankreich.

Unsere Versuche, dem Befehl des deutschen Konsuls entsprechend, nach Tsingtau oder Deutschland durchzukommen, scheiterten, da einmal nach Tsingtau keine Verbindung bestand und zum andern, weil die Kapitäne der holländischen Dampfer die Beförderung deutscher Reservisten verweigerten.

So brach denn für uns die entsetzliche Zeit an, eine Zeit, die täglich die niederschmetterndsten Nachrichten brachte von deutschen Mißerfolgen, deutschen Greueln und Schamlosigkeiten. Wir konnten es nicht glauben, daß alles dieses wahr sei, denn wir wußten, was unser Heer und unsere Marine zu leisten imstande sei, wir hatten unser Vaterland lieb und wußten, daß alle diese Nachrichten erdacht und erlogen seien, zumal sie aus englischer Quelle kamen. Und doch stand mir oft das Herz still bei diesen Nachrichten. Dorthin zu kommen, wo deutsche Männer kämpften, war mein Wunsch, und das zu erreichen, war fortan mein fester Wille.

8½ Monate habe ich versucht, mit jedem Dampfer, der nach Europa ging, fortzukommen aus Sabang, und immer vergeblich. Auch die Versuche, mit falschen Papieren die Reise zu machen, blieben erfolglos. Mitte Januar erfuhr ich vom 2. Offizier, Herrn Walter Provinski, Oberleutnant z. S. d. Res., daß am 13. Januar ein schwedischer Dampfer in Sabang gewesen sei, der nach Wladiwostock zum Laden gegangen sei. Mit den Offizieren dieses Dampfers war Herr Provinski bekannt geworden, und die Herren hatten sich auf seine Bitten bereit erklärt, zwei oder drei deutsche Reservisten auf der Heimreise in der Ladung zu verstauen. So blieb uns nun denn ein kleiner Lichtblick. Ganz geheim wurde unser Vorhaben gehalten, weil uns die Erfahrung Vorsicht gelehrt hatte.

Am 23. März saß ich abends an Land, um zu erfahren, was für Schiffe in der Nacht zum Kohlen einlaufen sollten. Ich hatte gerade mein Getränk bezahlt und wollte an Bord gehen, als ich hörte, daß der schwedische Dampfer „Sumatra" in der Hafeneinfahrt sei. Dieses war der Dampfer, auf den ich wartete, und ich wurde froh, denn nun sah ich meine Befreiung aus Sabang vor Augen. Ich ging an Bord zu meinem Kapitän, den ich früher schon von meinem Vorhaben verständigt hatte, und ließ mir 200 Gulden geben. Dann ging ich in meine Kammer, nahm meine Militärpapiere, einige Bilder, sowie noch ein Päckchen Unterzeug mit und ging von Bord, ohne mich von einem der Kameraden verabschiedet zu haben. Ich habe sämtliche Effekten zurückgelassen.

Auf dem Dampfer „Sumatra", der von Wladiwostock kam, und mit 9200 Tonnen Sojabohnen beladen war, erfuhr ich von den Offizieren, daß das Schiff nur Algier zum Kohlen anlaufen sollte, und von dort direkt nach Kopenhagen bestimmt sei. Die Ladung war, obwohl für Deutschland bestimmt, wie mir versichert wurde, für einen dänischen Kaufmann in Kopenhagen manifestiert. Hinsichtlich meines Vorhabens, mit diesem Dampfer die Reise nach Deutschland zu machen, wurde ich bald mit den Offizieren einig. Ich wurde nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß es für mich ausgeschlossen sei, während der Reise aus der Luke herauszukommen, da der Kapitän nichts davon wissen dürfte. Man zeigte mir an Hand einer kleinen Skizze, wie die Ladung gestaut war, und wohin ich mich begeben sollte. Dem 3. Offizier gab ich 50 Gulden, damit er mir Dauerproviant kaufen konnte. Nachts um 1/22 Uhr ging ich, mit einer Flasche Wasser und einem Stück Brot ausgerüstet, in die Luke, l. Zwischendeck. Wie ich in die Luke komme, höre ich deutsche Stimmen und bemerke, daß ich noch zwei Reisegefährten habe, Herren, die mir nicht bekannt, und von denen ich einen noch nie gesehen hatte und auch jetzt nicht sehen konnte, da es Nacht war. Es waren die Herren R. Tietze und E. Ketz, beide Maschinistenmaaten der Reserve. Sie waren auf Hansa-Dampfern tätig gewesen.

Diese beiden Herren, von deren Anwesenheit die schwedischen Offiziere ebenfalls unterrichtet waren, konnten aber den Platz nicht finden, der uns angewiesen war. Ich fand bald das kleine Loch, wo wir durchkriechen sollten und, nachdem wir ungefähr fünf Meter nach vorn gekrochen waren, fanden wir die Stelle, die von nun an unser Quartier sein sollte. Es war nur ein kleiner Raum, der ungefähr anderthalb Meter hoch, zwei Meter breit und drei Meter lang war. Wegen der hohen Temperatur fingen wir sofort an, uns unserer Kleider zu entledigen und warteten sehnsüchtig auf die Abfahrt des Schiffes. Doch der Tag ging hin, und das Schiff fuhr nicht. Nachmittags gewahrten wir plötzlich den Kapitän in der Luke, zusammen mit dem Hafenmeister und

dachten anfangs, daß alles verraten sei. Doch der Kapitän ließ nur eine Besichtigung über die beschädigte Bohnenladung vornehmen und ahnte nichts von uns. Endlich am 25. März 1 Uhr morgens ging das Schiff in See. Da wurde es uns leicht ums Herz.

So lagen wir denn nun in dem kleinen Loch, konnten nicht gehen und nicht stehen, sondern mußten auf Händen und Füßen kriechen. Dieses die ganze Reise aushalten zu können, schien uns erst unmöglich, aber wie schnell haben wir es gelernt. Das herrliche Ziel, das wir vor Augen hatten, riß uns immer wieder den Kopf hoch und wir achteten nicht darauf, daß wir in einem Dämmerlicht lebten, und daß wir uns nicht einmal sehen konnten. Die heißen Tage durch den indischen Ozean brachten uns oft dem Entschluß nahe, an Deck zu gehen, weil wir es der großen Hitze wegen nicht aushalten konnten. Doch dann wären wir ja nicht nach Deutschland gekommen, und der Gedanke hieß uns die Zähne zusammenbeißen und alles ertragen. Lieber lagen wir doch in einem Raum von 35 bis 40 Grad Hitze, vollkommen nackend, in Schweiß gebadet und ertrugen den Durst, als uns zwei Tage lang kein Wasser gebracht werden konnte wegen des herrschenden schlechten Wetters, als daß uns der Kapitän in Suez der englischen Behörde überlieferte.

Am 6. April 1915 5 Uhr 30 Min. morgens passierten wir Perim und kamen ins Rote Meer. Auch hier waren die ersten Tage noch entsetzlich heiß. Dazu kam noch die Unruhe, die sich unser bemächtigte, weil wir ja nun bald den ersten englischen Hafen erreichen sollten, Suez. Wenn wir doch hätten lesen oder uns mit irgend einer anderen Sache beschäftigen können, um unsere Gedanken abzulenken. Doch das ging nicht, weil es fast ganz dunkel war. Durch einen kleinen Spalt vom Ventilator fiel Licht herein, doch das war nur sehr wenig. Trotzdem haben wir uns so oft darüber gefreut, daß wir doch wenigstens dies hatten. Unsere Unterhaltung wurde immer im Flüsterton geführt, da wir befürchteten, uns sonst zu verraten, zumal wir unmittelbar unter Deck lagen, und die Besatzung über uns mit den Instandsetzungsarbeiten des Schiffes beschäftigt war. Wie oft haben wir uns gegenseitig zugeflüstert: „Reden Sie doch nicht so laut." — Endlich zwei Tage vor Suez hörte der heiße südliche Wind auf und kam frischer Nordwind durch. Da wurde es kühl, ja für uns kalt; wir zogen, weil uns fror, unser Tropenzeug an.

Am Tage, vor dem wir nach Suez kamen, kam der 2. Offizier mit zwei Matrosen zu uns, um zwei Kisten, die in Suez gelandet werden sollten, herauszusuchen. Da er elektrisches Licht mitbrachte, kriegten wir bei dieser Gelegenheit doch einmal zu sehen, wie wir eigentlich richtig aussahen, nachdem wir drei Wochen zusammen gehaust hatten. Wir waren nicht wenig erstaunt.

Der größeren Sicherheit wegen verließen wir unseren alten Lagerplatz mittschiffs und vergruben uns zwischen Bohnensäcken,

die an der Steuerbordseite gestaut waren. Der Raum war ja noch niedriger, etwa dreiviertel Meter hoch, aber das fiel uns nicht mehr auf, ausgenommen, wenn wir uns den Kopf am Deckbalken stießen; denn wir hatten es schon so gut gelernt, uns auf allen Vieren zu bewegen. So erreichten wir Suez am 11. April 1 Uhr morgens; wir waren gespannt. Doch ging hier alles den gewünschten Gang, die Mannschaft wurde gemustert an Hand der Musterrolle, die Ladungspapiere wurden überholt, in Ordnung befunden und das Schiff erhielt den Passierschein. 10 Uhr morgens traten wir die Kanalfahrt an als erstes Schiff. Hinter uns folgten ein großer englischer Passagierdampfer sowie ein französischer Postdampfer. Der Engländer schickte vorsichtigerweise den neutralen Dampfer voraus. Und richtig erhielt unser Schiff während der Fahrt plötzlich das Signal „Halt" von Land aus. Man hatte, wie mir von dem 2. Offizier des schwedischen Dampfers berichtet wurde, etwa 200 Meter vor uns eine Mine aus dem Kanal gefischt, die durch eine Kontaktleitung mit der türkischen Stellung verbunden war. Die Weiterfahrt verlief ohne Störung; wir erreichten Port Said am 12. April 1 Uhr 30 Min. morgens. Hier kamen Polizeibeamte an Bord, fragten nach Deutschen, Türken und Österreichern, und als die Fragen verneint wurden, fingen sie an, die Luken aufzumachen und im Raum nach Einschleichern zu suchen. Dieses gaben sie jedoch bald auf, und so waren wir auch hier gerettet. Kohlen konnte das Schiff in Port Said nicht bekommen. Um 7 Uhr morgens verließen wir den Hafen. Im Mittelmeer war es sehr kalt. Uns fror, und auf unsere Bitte erhielten wir von den Offizieren Jacken und Decken zum Zudecken. Algier erreichten wir am 18. April 4 Uhr nachmittags. Dieses sollte ja nun der letzte feindliche Hafen sein. Wenngleich wir auch wohl etwas aufgeregt waren beim Einlaufen, so hatte jeder von uns doch auch ein gewisses Sicherheitsgefühl in sich. Die Hafenbehörde erledigte auch nur die üblichen Formalitäten. Nachts zwischen 10 und 11 Uhr brachten uns die Matrosen Proviant und Wasser und sagten uns zu unserem nicht geringen Erschrecken, daß der Kapitän von seiner Gesellschaft Befehl erhalten habe, Kirkwall anzulaufen, damit die Ladung überholt würde. Da wurden wir doch sehr niedergeschlagen, denn es war uns klar, daß wir dort den Engländern nicht entgehen konnten. Doch wir durften den Kopf nicht hängen lassen und versuchten, uns gegenseitig aufzuheitern, was uns auch, dank der bisher so gut verlaufenen Reise, gelang. In Algier erhielt das Schiff 570 Tonnen Kohlen; der Hafen wurde am 19. April 1 Uhr nachmittags verlassen. Am 21. April 4 Uhr 30 Min. morgens wurde Gibraltar passiert. Durch einen kleinen Lukenspalt konnten wir beobachten, wie unser Dampfer plötzlich von einem Torpedoboot mit Scheinwerfern beleuchtet wurde. Das Torpedoboot fragte, woher das Schiff käme, wohin es ginge und was für Ladung es hätte. Die Antworten fielen befriedigend aus,

wir fuhren weiter nach Kirkwall. Im atlantischen Ozean hatten wir anfänglich gutes Wetter, später im Golf von Biscaya kam schlechtes Wetter auf, und wir konnten zwei Tage lang deswegen keinen Proviant bekommen. Der Hunger quälte uns zuweilen sehr, wir fingen an, die rohen Bohnen zu essen und fanden, daß auch diese mundeten, in Ermangelung eines Besseren. Unseren Dauerproviant, fünf Dosen Sardinen, eine Dose Lachs, acht Dosen Milch und vier Dosen Konservenfleisch, den wir in Algier gekauft hatten, durften wir nicht anbrechen, da man uns gesagt hatte, daß, bevor das Schiff nach Kirkwall käme, wir in einen Wassertank gestaut werden sollten. Da dann die Verproviantierung von draußen ausgeschlossen war, mußten wir den Dauerproviant aufsparen.

Im Nordatlantik wurde das Wetter besser. An der irischen Küste hatten wir 24 Stunden lang Nebel und mußten halbe Kraft fahren, was ich an der Umdrehungszahl der Maschine feststellen konnte. Am 28. April 11 Uhr 30 Min. morgens stoppte das Schiff plötzlich für dreiviertel Stunden. Da die Luken zwecks Ventilation ein wenig geöffnet waren, kroch einer von uns in die Luke und kam mit der Nachricht zurück, daß wir von einem englischen Hilfskreuzer angehalten seien. 12 Uhr 15 Min. fuhren wir weiter, und der 2. Offizier rief uns durch den Ventilator zu: „Nun gehen wir direkt nach Kopenhagen." Da schrien wir aus frohem Herzen „Hurra"; dieses waren die ersten lauten Worte, die wir während der Reise gesprochen haben. Wir waren glücklich.

Am selben Tage nachmittags 5 Uhr 50 Min. stoppte das Schiff wieder, ich ging diesmal selber in die Luke und konnte feststellen, daß wir wiederum von einem Hilfskreuzer angehalten waren.

Der Befehl von dem ersten Hilfskreuzer wurde anscheinend nicht geändert, uns wurde nichts zugerufen und das Schiff setzte seine Reise fort.

Der Kapitän steuerte, wie mir gesagt wurde, nördlich von den Orkney-Inseln sofort die norwegische Küste an und am 30. April 4 Uhr morgens kam das Feuer von Stavanger in Sicht. So unheimlich es uns oft geworden war in dem engen Raum, wenn wir der Minengefahr gedachten, um so sicherer und freier fühlten wir uns nun. Da vergaß ich die Momente, in denen ich mich so beengt gefühlt hatte und, von innerer Unruhe gequält, gern einige Schritte gelaufen wäre. Doch nun hatten wir das ja alles hinter uns und unsere Befreiungsstunde war uns nahe.

Wir freuten uns auf ein Bad, auf reine Wäsche, auf Messer, Gabel, Teller und Löffel zum Essen, kurz auf Sachen, die uns im täglichen Leben so selbstverständlich erscheinen, daß man ihrer nicht achtet. Wir hatten dieses Alles aber entbehrt. Wäsche konnten wir in der Luke nicht machen und an Deck durften wir während der 43 Tage nicht kommen. Auch uns selbst konnten wir nicht waschen. Messer, Gabel und Teller hatten wir nicht. Wir mußten mit den Händen essen, Fleisch, Brot, die Sardinen und so oft

wir Suppe bekamen, tranken wir sie aus dem Topf, in dem sie uns gereicht wurde. Oft kam uns selber ein Ekel an, aber wir wollten ja nach Hause, nach Deutschland, wollten mithelfen dürfen an dem großen Kampfe. Und der Gedanke lebte in uns und war so lebendig, daß wir doch oft lachen und uns unserer Lage freuen konnten.

Wie schon erwähnt, hatte ich dem 3. Offizier in Sabang 50 Gulden gegeben. Dafür kaufte er Dauerproviant, 15 Dosen Sardinen, 10 Dosen Fleisch, 5 Dosen Früchte und dazu 60 Dosen sterilisierte Milch. Während der Reise wurde uns nachts von zwei Matrosen, die durch die Offiziere von unserem Dasein unterrichtet waren, Hartbrot, Frischbrot, dann und wann ein Stück Fleisch, etwas Suppe und Wasser zugesteckt. Meistens war es nicht viel, was sie uns bringen konnten, denn das, was sie uns gaben, mußten sie sich selbst absparen. Aber sie taten ihr Möglichstes und wir sind den Offizieren und Matrosen den größten Dank schuldig.

Wasser wurde uns in einem Eimer gereicht und wurde, soweit angängig, täglich verabfolgt. An zwei Tagen während der heißen Zeit waren wir ohne Wasser, da die Luken wegen des schlechten Wetters nicht aufgemacht werden konnten. Der Durst quälte uns sehr und die Milch, da sie so süß und fetthaltig war, brachte uns keine Erfrischung. Später wurde der Koch des Schiffes von den Offizieren in unser Geheimnis eingeweiht; wir erhielten dann doch fast täglich ein Brot oder etwas Fleisch, auch zuweilen einen Reiskuchen. Das einzige Warme, was wir erhielten, waren morgens um 4 Uhr mitunter zwei Flaschen warmer Kaffee. Dann waren wir immer sehr froh. Der Dauerproviant war nach drei Wochen aufgezehrt, und wir dachten, ihn in Suez oder Port Said ergänzen zu können. Doch dies war nicht möglich, da niemand an Land durfte. Erst in Algier konnten wir unser Vorhaben ausführen, allerdings für sehr teure Preise.

Am 1. Mai 6 Uhr nachmittags erreichten wir die Reede von Kopenhagen. Wir sollten ja nun unserer Ansicht nach in dieser Nacht aus unserer freiwilligen Gefangenschaft befreit werden, und warteten sehnsüchtig auf die Stunde. Doch kamen die Matrosen, unsere treuen Verbündeten, nachts und teilten uns mit, daß wir noch 5 Meilen von Kopenhagen entfernt seien, und deswegen noch nicht herauskönnten. So zogen wir denn enttäuscht wieder in unser altes Quartier zurück und mußten dort noch volle zwei Tage warten.

Endlich am 3. Mai ging das Schiff in den Hafen und wir wurden nachts um 2 Uhr herausgelassen. Wie die kleinen Kinder taumelten wir über Deck und wurden in die Offizierskammern gebracht. Nie werde ich Eins vergessen. Wie ich nämlich in die Kammer kam, war gleich linker Hand ein Spiegel, in den ich unwillkürlich sah. Ich drehte mich um, ich dachte, daß jemand hinter mir stände; denn glauben konnte ich es nicht, daß ich mein eigenes Gesicht im Spiegel gesehen hätte. Mir war ein langer dichter Bart

gewachsen, so daß nur noch Augen, Stirn und Nase heraussahen, meine Haare waren lang geworden; ich kam mir vor, wie ein fünfzigjähriger Mensch. Meinen Kameraden ging es ähnlich so.

Doch der Gedanke, das Ziel erreicht zu haben, wonach wir uns so lange gesehnt, ließ uns alles Widerwärtige der Reise mit einem Schlage vergessen und wir brachten ein „Hurra" aus auf unsere treuen Helfer, ihr und unser Vaterland.

Während der Nacht blieben wir dann noch in den Offizierskammern, rasierten und wuschen uns. Ein Bad konnte uns nicht gewährt werden, weil wir unentdeckt bleiben mußten bis zur letzten Minute, der Offiziere wegen. Am 4. Mai schickte ich den 2. Offizier zum deutschen Konsul, damit er ihn von unserer Ankunft benachrichtigte. Er kam sofort wieder mit der Nachricht, daß der deutsche Konsul uns sofort sehen wollte. Nun gaben uns die Offiziere Zeug. Ich erhielt vom 3. Offizier, der annähernd zwei Kopf größer als ich war, eine Hose, die ich mir um den Leib band und unten zweimal umschlug, dazu borgte er mir einen Mantel, der ebenfalls viel zu lang war, und dessen Ärmel ich auch umschlagen mußte.

Um 11 Uhr vormittags, als die Mannschaft frühstückte, schlichen wir uns von Bord. Der 2. Offizier des schwedischen Dampfers ging vorauf und zeigte uns den Weg zum deutschen Konsulat. Hier angekommen, wurden wir sehr liebenswürdig empfangen und von dem Herrn Generalkonsul wurde alles veranlaßt, was für uns getan werden konnte. Wir erhielten gegen Schuldschein jeder 100 Kronen zur Einkleidung, auch wurde uns ein Diener mitgegeben, der uns, da wir in Kopenhagen fremd und der dänischen Sprache nicht mächtig waren, beim Einkauf unserer Sachen behilflich sein sollte. So gingen wir zuerst zur Badeanstalt. Was war das für eine köstliche Erfrischung, wie wir das reine Wasser über unseren Körper laufen ließen. Darauf kleideten wir uns ein, gingen nochmals zum Konsul, ließen uns unsere Meldung bescheinigen und es wurde uns befohlen, am nächsten Tage über Gjedser nach Warnemünde und somit nach Deutschland zu fahren.

Dem Befehl entsprechend, fuhren wir am 5. Mai morgens 11 Uhr aus Kopenhagen und kamen nachmittags 4 Uhr 45 Min. in Warnemünde an.

Da sah ich denn zum ersten Male mein Vaterland im Kriege, fast wollte es mir garnicht so scheinen, aber die feldgrauen Uniformen und die Landsturmleute auf der Mole, wie auch die scharfe militärische Kontrolle gaben mir die ersten Zeichen. In Warnemünde verabschiedete ich mich von meinen Reisekameraden, fuhr nach Rostock, meldete mich bei dem Bezirkskommando und erhielt von dort 9 Tage Erholungsurlaub. Am 14. Mai meldete ich mich wiederum auf dem Bezirkskommando in Rostock und erhielt meine Kriegsbeorderung nach Kiel, für den 15. Mai. Hier wurde ich bei der 1. Matrosen-Division 7. Kompagnie eingestellt.

Zu Fuß aus dem Jura.

Von Franz Ludwig, damals Schreiner;
von Champagnole über Genf zum Feld-Artillerie-Regiment 49 in Stuttgart.

Als ich im Juni 1912 auf meiner Wanderschaft von München nach Österreich und der Schweiz kam, und als meine Wanderlust noch kein Ende nahm, auch noch nach Frankreich gelangte, endlich in einem kleinen Städtchen namens Champagnole im Jura um Arbeit fragte.

Arbeitete dort in einer Uhrenfabrik von Garre als Schreiner fleißig; der Herr gewann mich, je länger als ich dort war, sehr lieb; es war auch eine meiner liebsten Stellungen, die ich schon gehabt. Als der Krieg ausbrach, wollten mich meine Kameraden sowie Freunde aufhalten, ich aber als junger Mensch gab ihnen allen Recht, ging aber aus Vaterlandsliebe in der Nacht vom 1. auf 2. August fort, ohne nur ein Handgepäck mitzunehmen. Wäre natürlich in jetziger Zeit froh, wenn ich nur noch einen kleinen Anteil hätte, von nur den Hauptsachen, „Kleidungsstück" von meiner Jugendzeit, denn ich hielt viel auf Kleidung, wie ich auch jetzt noch bin; den Wert rechne ich in jetziger Zeit zum mindesten auf zehntausend Mark, aber, wenn es mich das Leben gekostet hätte, aufhalten lassen hätte ich mich um alles in der Welt nicht. Ich kam nun endlich mit großer Mühe, Mattigkeit und Hunger an die Grenze der französischen Schweiz. Den Weg von ungefähr 190 bis 200 Kilometer legte ich meist bei Nacht durch Wälder zurück, weil ich mich hüten mußte, einer französischen Patrouille in die Hände zu fallen, da der Betrieb auf der Straße sehr stark war, hauptsächlich je näher ich an die Grenze kam. Die schwierigste Aufgabe war dann noch über die Grenze zu kommen; in meiner Aufregung sprang ich in einen Fluß, der mir heute noch unbekannt, da auf der Brücke französisches Militär war. So kam ich endlich in die Schweiz, stellte mich sofort auf dem Konsulat in Genf am fünften Mobilmachungstag.

Von dort aus war ich natürlich nicht mehr allein, da waren alle Nationen vertreten, und am 6. fuhr ein Extrazug bis nach Ulm. In Ulm meldete ich mich sofort freiwillig zum Feld-Artillerie-Regiment 49. Es waren kaum fünf Monate verflossen, da stand ich den Franzosen schon zum zweitenmal gegenüber, aber nicht mehr als Freund, sondern als Todfeind.

Bei 50° Hitze unter dem Kessel.

Von Max Leib, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Ponta Delgada (Azoren) über Christiania zur I. Matrosen-Division in Kiel.

Nachdem wir am 1. August 1914 glücklich Ponta Delgada erreicht und so Schiff und Ladung vor dem Feinde in Sicherheit gebracht hatten, war es unser aller größter Wunsch, nach Deutschland zurückzukehren, um uns in den Dienst des Vaterlandes zu stellen. Ich wollte den Weg über Spanien und Italien nehmen, wartete aber, da fast keinem die Überfahrt gelang, eine bessere Gelegenheit ab. Fast auf allen nach Europa fahrenden neutralen Dampfern versuchte ich, den Kapitän oder einen der Offiziere zu überreden, mich mitzunehmen. Doch immer vergebens. Endlich gelang es mir durch Empfehlung eines schwedischen Offiziers den Kapitän des Dampfers „Thai" zu überreden und nach langem Zögern willigte er ein, mich als blinden Passagier mitzunehmen. Zwei meiner Kameraden schlichen sich, die günstige Gelegenheit wahrnehmend, an Bord und versteckten sich. Am 6. Mai verließen wir nach einem neunmonatlichen Aufenthalt Ponta Delgada, um über Norwegen und Schweden Deutschland zu erreichen. Während unseres Aufenthaltes in Ponta Delgada lagen die englischen Kreuzer „Sydney" und „Vindiktiv" einige Zeit im Hafen. Da der schwedische Kapitän von seiner Reederei die Anweisung hatte, so weit wie möglich von der irischen Küste abzubleiben und im Norden die Farör-Inseln abzusegeln, um einer Begegnung mit englischen Kriegsschiffen auszuweichen, hofften wir unbehindert Christiansund zu erreichen. Nach einer vom Wetter sehr begünstigten Fahrt befanden wir uns am 14. Mai auf etwa 58 Grad Nord, als am Vormittag um 10 Uhr der englische Hilfskreuzer „Parthia" in Sicht kam, um bald darauf unser Schiff anzuhalten. Wir drei Deutsche mußten uns nun schnell verstecken; wir krochen unter die Kessel, wo wir etwa anderthalb Tage lang liegen mußten. Von dem Kreuzer kamen ein Offizier und vier Mann an Bord und nach kurzer Einsichtnahme in die Schiffs- und Ladungspapiere wurde die „Thai" nach Kirkwall geschickt; doch blieben der Offizier und die Soldaten an Bord. In Kirkwall wurde das Schiff nach deutschen Wehrpflichtigen und Konterbande genau untersucht und die Tanks nach Petroleum gepeilt. Wir hatten uns als sicherstes Versteck einen ziemlich leeren Tank unter dem Heizraum ausgesucht und uns mit Hilfe von Backsteinen und Planken trockene Lager in den Bilgen[1]) zurecht gemacht. Um allen Verdacht zu verwischen, setzten wir den Mannlochdeckel von innen wieder an, sodaß es aussah, als wäre er aufgenietet. Da der Tank ziemlich groß war, reichte die Luft glücklicherweise ziemlich lange aus, wenn auch nach längerem Aufenthalt das Atmen recht beschwerlich wurde.

[1]) Bilge ist der unterste Schiffsraum, zwischen dem Doppelboden und dem Kiel.

Um keinen Sauerstoff zu verbrauchen, brannten wir Licht nur soviel als unbedingt nötig war. Wir hatten uns für einige Tage mit Hartbrot und Wasser versorgt; die übrige Nahrung brachten uns die Ingenieure in den Heizraum; wenn keine Gefahr drohte, wurde sie von einem von uns abgeholt. Nachdem die Untersuchung vorüber war, konnten wir zuweilen heimlich an Deck gehen, um frische Luft und Sonne zu genießen, was uns in den kommenden drei Wochen unmöglich sein sollte. — In Kirkwall lagen außer etwa 15 neutralen Schiffen eine Reihe von Fischdampfern als Minenschiffe ausgerüstet und außerdem ein Torpedoboot der B-Klasse mit angemalter Bugwelle. Am dritten Tage unserer Liegezeit kamen plötzlich zwei Offiziere und acht Mann britische Marinesoldaten an Bord, um das Schiff zur Entlöschung eines Teils seiner Ladung nach Kingst Lynn zu bringen. Während die von dem Hilfskreuzer übernommenen Leute nur mit Revolvern bewaffnet waren, hatten die in Kirkwall an Bord gekommenen Gewehre bei sich und gingen ständig auf Aufbaudeck Wache. Auch die Offiziere lösten sich gegenseitig im Wachdienst auf der Brücke ab. Die Soldaten schliefen in Hängematten im Heiz- und Maschinenraum und so mußten wir uns trotz der enormen Hitze von 50 bis 60 Grad meistens unter den Kesseln aufhalten. Am 22. Mai erreichte das Schiff Kingst-Lynn und begann am 25. mit Löschen. Es wurde noch wiederholt untersucht, doch nichts Verdächtiges gefunden. Innerhalb von vierzehn Tagen wurde die gesamte Ladung von 1500 Tonnen Kaffee gelöscht, jedoch wurden wieder etwa 850 Tonnen geladen. Unsere Hoffnung, nun endlich auf schnellstem Wege England verlassen zu können, wurde wieder zuschanden, da der Kapitän noch acht Tage auf Fertigstellung seiner Schiffspapiere warten mußte. Um sie überhaupt zu bekommen, mußte er nach London zum Generalzolldirektor fahren. Da ständig Militär- und auch Zollwachen an Bord waren, mußten wir uns gut verborgen halten; günstigstenfalls konnten wir mal im Maschinenraum auf kurze Zeit verweilen. Die Stellung des Kapitäns an Bord war durch unsere Anwesenheit äußerst gefährlich, zumal er schriftlich erklärt hatte, keine Deutschen an Bord zu haben. Die Mannschaften, die um unsere Anwesenheit wußten, nützten die verzweifelte Lage des Kapitäns zu den unerhörtesten Erpressungen von Geld und Abmusterungen aus. In Wirklichkeit regierte die Mannschaft das Schiff und wir können dem Kapitän nicht dankbar genug sein für all das, was er für uns gewagt und getan hat. Am 13. Juni endlich konnten wir Kingst Lynn nach dreiwöchigem Aufenthalt verlassen und uns unserer Freiheit freuen, nachdem wir etwa einen Monat unter englischer Herrschaft gestanden hatten. Am 17. Juni erreichten wir glücklich Christiana, meldeten uns auf dem dortigen Generalkonsulat und wurden von diesem aus über Trelleborg nach Saßnitz befördert.

Persischer Bettler.

Von Heinrich Sachs, damals Kaufmann; von Nordrußland über Kurdistan zur Dolmetscherschule in Berlin.

Dreißig Monate in einem Dorf im Norden Rußlands, während tausend Kilometer entfernt die Heimat den Verzweiflungskampf führt, die Mutter im Sterben liegt und der Bruder an der Front Tag für Tag der Gefahr des Todes ausgesetzt ist! Da plötzlich ein Lichtstrahl zur Freiheit: der Koloß sinkt in die Knie, alle Ordnung ist für einige Tage gelockert; eine solche Gelegenheit durfte nicht unbenutzt gelassen werden!

Die Nachricht von der ausgebrochenen Revolution trifft mich nicht überraschend, ich wußte, daß der Weg Rußlands dahin führt. Am nächsten Tage schon ist alles vorbereitet, und an einem denkwürdigen Sonnabend — es ist der 26./11. März 1917 — in der Früh, ohne von meinen Genossen Abschied zu nehmen, verlasse ich das Verbannungsdorf. Durch tiefen Schnee strebe ich der Eisenbahn zu. Niemand hält mich an. Ich dränge mich in einen übervollen Zug und gelange mit Soldatenzügen nach Moskau. Zwei Tage irre ich in Moskau herum, dann geht es südwärts, Persien zu. Durch das Land der Schwarzen Erde, an Rostow vorbei führt der Zug bis vor die Kette der majestätischen Riesen des Kaukasus. Hart an das Meer gedrängt, verbindet der Schienenstrang Ziskaukasien mit der Naphthastadt Baku.

Von Baku, am herrlich blauen Meer, mitten in einer Lehmwüste gelegen, bringt mich der Dampfer in die an der Kura gelegene Tatarenstadt Saljany. Hier finde ich freiwillige Helfer unter tatarischer Jugend. Man besorgt mir Tatarenkleider und ein Fuhrwerk, das um Mitternacht abfährt und mich durch fruchtbares Steppenland, an zahlreichen tatarischen und russischen Ansiedlungen vorbei, den Grenzbergen näherbringt. Unterwegs vertauschen wir die Kutsche mit einem Leiterwagen, und schließlich steigen wir zu Pferd. Abends sind wir am Grenzübergang. In einer Hütte vertausche ich meine Tatarenkleidung mit einem persischen Bettlergewand. Als es dunkel wird, huschen wir an russischen Posten vorbei in eine Schlucht. Ich stehe auf persischem Boden; doch es gibt keine Zeit zum Nachdenken. In eiligem Lauf suchen wir aus dem Bereich der russischen Wachen zu entkommen. Ermattet erreichen wir ein persisches Dorf; doch gewährt man uns keine Aufnahme, aus Furcht vor den Russen. Weiter durch steiniges wegloses Gelände in tiefer Nacht bei beißendem Frost;

auch die Nomaden weisen uns weiter. So geht es die ganze Nacht; da im Dämmerschein von einem Paß aus leuchtet ein weißes Märchen auf: der Garten von Nedshef Gulli Chan.

Wir sind im Dorf eines Fürsten der Schachsewanen; die Männer sind nicht zu Hause; man führt mich in den Harem. Zahlreiche unverschleierte, reich geschmückte Frauen von gefälligem Äußeren fragen mich voller Neugier aus. Lächelnd nehmen sie meine Antworten entgegen: daß ich nicht ein aus dem Gefängnis von Baku entwichener Schwerverbrecher, sondern ein Deutscher-Allemand sei, erscheint ihnen wenig wahrscheinlich; doch allmählich ändert sich ihr Verhalten: ich muß mich in deutscher, französischer, englischer und russischer Sprache unterhalten, und man wird gewahr, daß ich nicht einer von den Verbrechern sei, wie sie manchmal dorthin verschlagen werden.

Sechzehn Tage bleibe ich bei Nedshef Gulli Chan. Vormittags lerne ich beim Mullah tatarisch, nachmittags bade ich oder halte mich im Garten auf, wo alles blüht und Insekten ohne Zahl die Luft mit frohem Leben erfüllen. Dazwischen verschlinge ich das aus den tiefen Erdöfen gereichte Flachbrot und den üblichen Reis mit Hammel- oder Hühnerfleisch. Mehrmals gibt es Störungen, da man die Russen im Dorf erwartet; ein andermal bespricht man die Möglichkeit eines Überfalles auf die nächste Grenzfeste.

Als ich einige Brocken turkatatarisch erlernt habe, halte ich es für angebracht, den Weg fortzusetzen. Eine der Frauen des Fürsten, der ich mein Geld anvertraut hatte, gibt es mir zurück, und nach herzlichem Abschied besteigen wir die Pferde. Ich werfe noch einen Blick auf das Dorf zurück, in dem ich treue Freunde gefunden und glückliche Stunden verlebt habe. Dann geht es neuen Dingen entgegen. Wir sind bald in Jadulla, Nedshef Gulli Chans Bruders Dorf, kurz nachdem eine russische Kosakenabteilung es verlassen hat. Jadulla sucht mich von einer Weiterreise abzubringen, ohne Erfolg.

Stundenlang steigen wir zu einem Paß hoch; dann, als die Dunkelheit schon hereingebrochen ist, biegen wir rechts ab. Lautlos, im zauberhaften Mondenlicht zieht unsere Kavalkade ihre Bahn. Von weitem tauchen große Nomadensiedlungen auf; bei einem Nomadenfürsten namens Babachan essen wir zu Abend. Dann weiter in die Steppe hinein; Berg auf, Berg ab, durch dick und dünn. Ein zweites großes Nomadenlager vor uns. Der Besitzer Suleiman-Bek feiert die Hochzeit seines Sohnes. In einem geräumigen Zelt sitzen Musikanten aus Saljany und eine Menge vornehm und kühn aussehender Männer. Man weist mir einen Platz an und unterhält sich mit mir. Am nächsten Tage, nachdem der Vormittag dem Teetrinken und Essen gewidmet war, taucht vor mir ein fesch gekleideter junger Mann auf, bewaffnet mit Flinte wie alle, der mich in die Arme schließt und sich mir als ein

aus Baku entflohener kriegsgefangener Türke namens Sultan-Bek zu erkennen gibt. Unsere und der Schadsewanen Freude ist groß. Ich überrede Sultan-Bek mitzutun, und am nächsten Morgen, an dem auch die Nomaden ihre Zelte abbrechen, reiten wir, immer in Begleitung Nedshef Gulli Chans, gegen Süden durch wasserarmes Gelände. Gegen Mittag, im sengenden Sonnenbrand, sind wir in dem von den Russen zerstörten Dorfe der Fürsten Issa- und Mussa-Bek angelangt.

Am nächsten Morgen nehme ich Abschied vom ritterlichen Nedshef Gulli Chan. Unser Weg führt durch steiniges Berg- und Hügelland, links von uns die majestätische Kuppe des schneetragenden Sawalan, ein berückender Anblick in der klaren Luft und dem blendenden Sonnenschein. Mühsam erklettern wir die weintragenden Hänge des Städtchens Lahi und durchwandern eine weite fruchtbare Ebene an russischen Wachtposten vorbei. Dann ersteigen wir einen Bergrücken; in zahlreichen Kaskaden stürzt das Bergwasser zu Tal. Schneeflecken rechts und links. Da sind wir im armseligen Höhendorf Dshewad Chans. Am nächsten Morgen geht es weiter durch Berg- und welliges Gelände von Steppencharakter mit Anstieg gegen ein rotes Tor, das aus der Ferne winkt. Wir übernachten in einem Bergdorf, und setzen dann unsere Wanderung fort, die uns auf ein wüstenähnliches Hochplateau bringt. Schließlich erreichen wir das Stammdorf Dshewad Chans. Der Empfang dort ist kühl. Die aufgehende Sonne sieht uns auf dem Weg nach Ahar, der ersten größeren persischen Stadt. Auf einige Stunden kehren wir im schönen Palast von Sartip Chan ein; nachmittags sind wir in Ahar, müssen jedoch sogleich weiter, da der russische Konsul in der Stadt die eigentliche Befehlsgewalt ausübt. Zwei Tage brauchen wir, um nach Täbris zu kommen. Der Weg führt an zahlreichen Dörfern vorbei. Ständig wechselt das Bild: Felder, Hügel, Berge, Steppen, Flüsse werden überschritten. Von hoher Aussicht sehen wir endlich Täbris im Grün seiner Gärten, von der scheidenden Sonne übergossen, vor uns liegen. Wir ziehen durch die Straßen, in denen buntes Leben herrscht. Bei einem Schachsewanenfürsten kehren wir zu kurzer Rast ein; doch heißt es gleich weiter, denn Täbris ist die Hauptetappe der Russen. Weiter geht es durch steinige Wege an endlos sich hinziehenden Gärten vorbei. Von persischen Kosaken angehalten und freigegeben. So gelangen wir auf einen Weg, der uns in ein schönes Dorf mit prächtigen Bewässerungsanlagen bringt. Dann weiter durch abwechselungsreiches Land. Abends in einem Städtchen und bei Eintritt der Nacht mit einer Karawane nach Süden zu. Auf der großen Karawanenstraße am Abhang des Sähend Kuh. Alles lebt in der Nacht. In beiden Richtungen ziehen Karawanen von Hunderten Kamelen, Pferden, Mauleseln. Leise singend klingen die Glocken. Im Mondlicht liegen die An-

lagen der Karawanserei Aschi-Blid wie ein verzaubertes Märchenschloß.

Schwer fällt der Aufstieg auf den Sähend Ruh. Schneidend dringt die Kälte an die Glieder. In einer kleinen Karawanserei ruhen wir uns ein wenig aus; einige Tassen heißen Tee und die ersten Sonnenstrahlen stellen uns wieder her. Um Mittag sind wir in Hadshaga. Hier ruhen wir aus, waschen die wunden Füße mit Eigelb und weiter geht es. Wir nähern uns der Front. Maraga, ein wichtiger Etappenort der Russen, ist vor uns. Wir suchen dort türkenfreundliche Kurden auf. Sie nehmen uns auf das liebenswürdigste auf, beherbergen uns drei Tage und versorgen uns mit Geld. Dann begleitet uns der eine nach Miandab an zahlreichen russischen Lagern, Posten und Trainwagen vorbei. Der Weg führt uns durch fruchtbare Ebene. In der Ferne wachsen die Berge der Türkei auf.

In Miandab, das in eine Wolke von Wohlgerüchen gehüllt ist, übernachten wir in einer Karawanserei und reiten am nächsten Morgen nach Kurdistan hinein. Bevölkerung, Ansiedelungen und Natur ändern ihr Aussehen mit einem Mal. Rauh und ernst ist alles um uns her. Wir sind in der Kampfzone und die Bevölkerung hat Schweres durchgemacht. So geht es von Dorf zu Dorf, überall freundlich empfangen. Würdige Greise führen uns in der Nacht dem Ziele zu. Letzte Nacht. Die Front. Wir waten durch einen Bergfluß, schlagen uns in die Berge und beginnen den Aufstieg. Neun Stunden dauert es, bis wir den Paß erreichen. Um uns Schnee, der in der aufgehenden Sonne erglänzt. Vor uns liegt dunkel und drohend der eigentliche Kurdistan. Hinter uns der persische Kurdistan mit den letzten russischen Posten. Wir sind frei!

Nach einigen Stunden sind wir im ersten kurdischen, stockwerkartig gebauten Dorf. Sultan-Bek geht voraus dem türkischen Vorposten zu. Ich folge langsam durch herrliches Land und schöne Wälder nach. Unterwegs halten mich Kurden an und wollen mich durchaus als russischen Spion erschießen. Es gelingt mir mit Not, sie davon zu überzeugen, daß ich ein Kampfgenosse, ein Deutscher bin. Schließlich bin ich bei dem ersten türkischen Vorposten, zwei Tage später in Sardascht bei der ersten türkischen Abteilung, nach einer anstrengenden schönen Reise von weiteren fünf Tagen in Suleimanie, wo sich zahlreiche Deutsche befinden. Sofort geht ein Funkspruch an meine leidende Mutter nach Berlin ab, der das Wunder von meiner Ankunft meldet.

Das ist in wenigen Worten der Bericht über meine Flucht. Nie bin ich meinem Schöpfer so nah gewesen, wie in diesen 45 Tagen, da ich unter Schmerzen und Entbehrungen ein fremdes, rauhes Land durchwandert habe. Die schönsten Erlebnisse und die tiefsten Gedanken meines Lebens sind mit dieser Fahrt verbunden.

Auf dem Walfischfänger.

Von Martin Linke, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Colon (Honduras) über Genua zur 1. Matrosen-Division in Kiel.

Als wir am 31. Juli 1914 unser Schiff, die „Savoia" der Hamburg-Amerika-Linie, am Pier von Colon festgemacht hatten, erfuhren wir von der Kriegsgefahr, die wie eine schwarze, drohende Gewitterwand unser Vaterland von allen Seiten zu umgeben schien.

Unser Schiff hatte keine drahtlose Telegraphie, wir hatten eine dreiwöchige Reise über den Atlantic hinter uns, woher sollten wir da von den Vorgängen wissen, die diesen ungeheuren Weltenbrand entzündeten?

Der Blitz zuckte für uns aus heiterem Himmel!

Es ist wohl überflüssig zu erwähnen, daß uns alle nur der eine Gedanke beseelte: „Nach Deutschland! Zu den Fahnen! Dem bedrohten Vaterlande helfen!"

Aber wie man auch überlegte, es zeigte sich kein Weg. Gar bald mußten wir erfahren, daß das rücksichtslose, brutale Vorgehen der englischen Regierung fast jede Möglichkeit ausschloß.

Wochen, Monate gingen ins Land und keine Aussicht auf ein Fortkommen! Man saß hier mit verschränkten Armen, wo dort drüben jeder Arm zur Verteidigung des Vaterlandes gebraucht wurde!

Unbarmherzig brannte die Tropensonne auf die sorgenvollen Häupter hernieder, und die deutschfeindliche, gehässige Stimmung, die uns von allen Seiten gezeigt wurde, machte den Aufenthalt schier unerträglich. So war der Vorsatz, die Heimreise unter allen Umständen zu wagen, bei vielen unumstößlich geworden.

Das erste große Hindernis, das sich in den Weg legte, war der Geldmangel. Das Konsulat konnte uns nichts geben, und unsere verdiente Gage reichte nicht mal bis New York. Der immerhin noch angenehme Weg der Passagierfahrt mit falschem Paß war dadurch gesperrt.

Es hieß sich gedulden und auf andere Mittel sinnen.

Da kam uns endlich nach zweimonatlicher Verbannung der Zufall zu Hilfe.

Die Erlösung bringenden Schiffe waren drei norwegische Walfischfänger, kleine Liliputschiffchen, die mit ihrer Ausguckstonne hoch im Mast und der großen Kanone auf der Back[1]) einen heraus-

[1]) Der vorderste Aufbau auf dem Oberdeck.

fordernd kriegerischen Eindruck machten. Sie kamen durch den Panama-Kanal vom Stillen Ozean. Die Jagd war beendet. Nun wollten sie in Colon Kohlen und neue Mannschaften haben, denn ein großer Teil der alten waren desertiert. Niemand war schneller bei der Hand, den Mannschaftsmangel zu decken, als wir Offiziere von den deutschen Dampfern.

Es erhob sich ein großer Wettstreit. Jeder wollte mit, trotzdem die Aussichten, auf diesen Nußschalen, die kaum die Größe eines Schleppers hatten, wintertags über den Atlantik zu dampfen, wirklich nicht allzu verlockend schienen.

Nach recht erheblichen Schwierigkeiten blühte auch mir das fabelhafte — und dennoch etwas zweifelhafte — Glück, unter den vier Auserwählten zu sein.

Einen Tag später trat ich mit Sack und Pack auf der Schulter, als Matrose für die „run" nach Norwegen gemustert, meinen Dienst auf dem Walfischfänger an. Die Reise sollte über St. Thomas (Dänisch-West-Indien) und die Azoren nach Norwegen führen.

Leider waren die drei Kameraden, die zweiten Offiziere der Dampfer „Grunewald" und „Sachsenwald" und ein Ingenieurs-Aspirant für ein anderes Boot geheuert worden. Ich war auf meinem Schiff — „die einzig fühlende Brust"!

Schon früher hatte ich wenig Erbauliches von den Waljägern gehört, wenigstens was Besatzungen und die Disziplin unter ihnen anbetrifft. Nur zu bald sollte ich erfahren, daß an diesen Gerüchten viel Wahres war. Und das aus ganz erklärlichen Gründen. Das schwere, entbehrungsreiche Leben, die außerordentlich schmutzige und übelriechende Arbeit hält den ordentlichen Fahrensmann fern von diesen Schiffen. So kann es geschehen, daß sich die Besatzungen oft aus verwahrlosten Individuen, Verbrechern oder Farbigen rekrutieren. So war es auf meinem neuen Schiff! Alle drei obengenannten Kategorien waren unter meinen neuen Kollegen vertreten. Musterexemplare an Verkommenheit und Gemeinheit waren darunter. Noch heute steigt mir der Ekel hoch, wenn ich nur an diesen Abschaum der Menschheit denke!

Einer von ihnen tat sich ganz besonders hervor: John, der Holländer. Ein ungeschlachter, unheimlicher Geselle, der mir bald mit triumphierender Miene gestand, daß er vor kurzem aus einem Zuchthaus in den Staaten ausgebrochen war und so einer dreijährigen Zuchthausstrafe ein vorzeitiges Ende gesetzt hatte. Er war bestialisch roh, von unbeschreiblicher Niedertracht, notorischer Säufer, faul und schmutzig. Alle Laster, die überhaupt ausdenkbar sind, vereinigte diese Kanaille in sich. Ohne ihn wäre das Leben vielleicht erträglich gewesen. Der Holländer besaß die Gabe, es jedem zur Hölle zu machen.

Ihm würdig zur Seite stand ein Deutscher, eine Bassermannsche Gestalt, wie sie im Buche steht. An Johns hervorragende

Charaktereigenschaften konnte er allerdings bei weitem nicht heranreichen, aber auch er hatte trotz seiner jungen Jahre erstaunlich viele „Kittchen" und „Kalabuse" aufsuchen müssen. Er hatte halb Südamerika zu Fuß durchstromert, und ewig fremden Menschen auf der Tasche gelegen. Mir gegenüber zeigte er ein heimtückisches, verschlagenes Wesen. Er intrigierte sicher gegen mich. Wir hätten als Landsleute eigentlich zusammenhalten sollen. Aber ich konnte kein Vertrauen zu diesem Burschen haben, seitdem ich wußte, daß er Deserteur war.

In der Reihe fehlte auch der Farbige nicht. Ein Columbianer, mit dem jedoch einigermaßen Auskommen war. Der Hauptteil der Besatzung bestand aus Skandinaviern, handfesten Leuten, die den Kummer, den dieses schwere Handwerk mit sich bringt, mit stoischem Gleichmut und erstaunlicher Anspruchslosigkeit trugen. Wehe aber, wenn die Gesellschaft Schnaps gerochen hatte, dann war es vorbei mit der Ruhe! Dann kam es regelmäßig zu wüsten Schlägereien und ekelerregenden Szenen. Reinlichkeit war allen, vom Kapitän abwärts bis zum Koch, ein unbekannter Begriff. An dem Kapitän habe ich während der ganzen Reise nur ein Hemd gesehen, und wenn wir beide einmal in nähere Berührung kamen, verspürte ich nicht übel Lust, mir mein Riechorgan dichtzuhalten.

Mit diesen Leuten hauste ich nun zusammen für lange Wochen, auf einem Schiff, wo es kein Ausweichen gab! Die Fahrt mit den Walfischjägern sollte für uns alle eine Zeit voll unerhörter Demütigungen und Strapazen werden, und es kostete wirklich Überwindung genug, nicht schon in dem ersten Hafen an Land zu steigen, um dieser Tragikomödie, in der man den komischen Helden spielte, aus dem Wege zu gehen.

Einen regelmäßigen Arbeitsdienst gab es nicht. Jeder tat sozusagen etwas, wenn er Lust dazu hatte. Wo das Kommando eigentlich steckte, ist mir bis zum Schluß rätselhaft geblieben. Meine Hauptbeschäftigung bestand im Rudergehen und Kohlentrimmen. Leicht fiel mir beides nicht, zumal ich oft sechs Stunden ohne Ablösung am Ruder stand.

Die Wohnverhältnisse waren auskömmlich. Wenn nicht alles so vor Schmutz gestarrt hätte, tausend Ratten, Wanzen und Flöhe weniger darin ihr Unwesen getrieben hätten, wäre es vielleicht ganz nett in den kleinen Räumen gewesen. Die blutgierigen Bettgenossen gestalteten den Aufenthalt zu einem dauernden Kampf, der jedoch jedesmal mit meiner Niederlage endete, worauf ich dann bluttriefend den Kampfplatz räumte.

Die Navigation, die unser edler Meister hervorzauberte, war geradezu vorsintflutlich. Den Stand des Chronometers rechnete man nach Gutdünken. Es kam auf eine Handvoll mehr oder weniger garnicht an. Der Fachmann wird es kaum für möglich halten, daß das gesamte Kartenmaterial, nach dem wir unsern Weg



Heinrich Sachs



Martin Linke



Theodor Sinemus



Otto Frick



Fritz Metzner



Georg Warlich

suchten, aus einem uralten, schmierigen Übersegler bestand. Die Hafeneinfahrten wurden gesucht und ertastet.

Nach sechstägiger Reise warfen wir in St. Thomas Anker. Da der Whisky nach allzu reichlichem Verbrauch während der Reise bald auf die Neige gegangen war, hielten die Kapitäne und ihre Leute es für nötig, sich hier nach Kräften dafür zu entschädigen. Es begann ein Leben auf meinem Schiff, wie es auf einem Piratenschiff alter Tage nicht schlimmer sein konnte. Heute noch wundert es mich, daß die Polizei nicht einfach die ganze Mannschaft mitsamt dem Stabe einsperrte. Trunkenheitsszenen, so wüst, wie man es kaum denken kann, Schlägereien, Krawall und Aufruhr ohne Ende! Der Holländer hielt fürchterliches Strafgericht mit dem Kapitän ab. Und der Feigling zog sich winselnd in das Kartenhaus zurück. Eine Stunde später tranken beide den Versöhnungsschluck aus einer Flasche. Die Maschinisten fochten an Deck einen Zweikampf aus, der damit endete, daß der eine seinem Gegner ein Loch in die Hand biß. Schließlich schlugen die Besatzungen zweier Boote eine Schlacht, bei der das Blut in reichlichen Strömen floß.

Am schlimmsten trieb es der Holländer, der tagelang mit rotunterlaufenen Augen, halb im Delirium umherraste. Als er keinen Schnaps mehr bekam, erstand er eine Flasche Bayrum, die er wie Wasser heruntergoß. Sein Gerede war nur eine Kette von lästerlichen Flüchen. Zerstörungswütig tobte er an Deck umher und wollte jedem zu Leibe. Niemand gebot ihm Einhalt.

Tagelang feierten indessen die Herren vom Stabe an Land umher. Sie brachten halb St. Thomas in Aufruhr und, wie ich von anderen Leuten hörte, wählten sie den Rinnstein zum Nachtquartier.

Und in all diesem Wirrwarr lebte man dahin. Kein Ausweichen möglich! Es war eine harte Probe! Hätte uns nicht immer das eine große Ziel vor Augen geschwebt, keine Macht der Welt hätte uns an Bord dieser Banditenschiffe gehalten! Aber wohin sollten wir schließlich? Das wenige Geld, das wir besaßen, hätte uns nur für Tage über Wasser gehalten.

Als ich einmal mit dem Holländer zusammengeriet und ihm drohend gegenübertrat, brüllte er mir wutschnaubend ins Gesicht: „Oh, Herr Linke, ich weiß, daß Sie deutscher Offizier sind, und ich weiß auch, wie ich Geld daraus machen werde!“ — Da wußte ich auch, daß wir alle diesen elenden Weg umsonst gingen! Er würde uns bei erster Gelegenheit den Strick drehen, nur um ein paar Dollar zu verdienen. Und diese Kanaille führte ihren Plan aus! Doch davon später.

Im Morgengrauen des vierten Tages krochen die Liliputschiffe aus dem Hafen. Unser nächstes Ziel sollte Punta Delgada sein.

Eine weite Reise lag vor uns, die, wenn schlechtes Wetter sie begleitete, schwer und gefährlich genug werden konnte.

Aber der Wettergott blieb gnädig. In der langen Dünung des Atlantik hüpften die Kähne wohl lustig, aber sie blieben doch immer hübsch oben. Leider wählte das Boot, auf dem meine Kameraden „vegetierten", einen anderen Kurs, sodaß wir wieder für lange Zeit aus Sicht waren.

Als wir etwa einen Tag auf See waren, bekamen wir plötzlich Zuwachs. Der Kapitän war nicht wenig erstaunt, als er plötzlich einen fremden Menschen breitspurig ohne die geringste Scheu an Deck stehen sah. Aber man regte sich hier nicht darüber auf. Zehn Minuten später war Hein, ein weiterer Deutscher, zum Kohlentrimmer ohne Heuer ernannt und beide Teile freuten sich.

Hein, der blinde Passagier, war ein Athlet von Gestalt und ein Kind von Gemüt. Von glühender Vaterlandsliebe getrieben, hatte er sich in St. Thomas an Bord geschlichen, um auf diese Art Deutschland zu erreichen. Ich hielt mich viel an ihn; sein Horizont war nicht allzuweit, aber aus all seinem einfachen Gestammel konnte man immer wieder das hohe Lied von der Vaterlandsliebe heraushören.

Kein Rauch, kein Segel zeigte sich am Horizont. Der Ozean schien wie ausgestorben. Das Leben an Bord war keineswegs angenehmer geworden. Die Disziplinlosigkeit hatte keine Grenzen. Der Kapitän hatte sich vorsorglich mit einer ganzen Kiste Bier versehen, und nun begann der Kampf zwischen Stab und Mannschaft um dieses. Der Holländer als Rädelsführer verlangte kategorisch Teilung des gesamten Vorrats. Er bettelte und drohte. Aber der Kapitän blieb — wahrscheinlich nur aus egoistischen Gründen — unerbittlich. Als ihn sogar Prügel nicht zur Herausgabe bewegen konnten, stahl ihm der Holländer mehr als die Hälfte. Dann wurde im Mannschaftsraum gefeiert, und die Folge war, daß einige tagelang nicht an Deck erschienen. Sie schützten dann Krankheit vor und drückten sich auf anderer Leute Kosten von der Arbeit. Da der Stab selbst fast täglich schon mittags in Stimmung war, so kümmerte sich niemand darum.

Der Betrieb in der Kajüte war überhaupt idyllisch. Jeden Vormittag von 10 bis 12 Uhr Barbetrieb, nur die holde Weiblichkeit fehlte. In der kleinen dunklen Kabine des Chefingenieurs traf man sich. Ich holte dann meine Fiedel und bei den sanften Weisen eines Walzers von Johann Strauß oder von Cremieux trank man den Begrüßungsschluck. Je nach dem Takte meiner Vorträge kreiste die Flasche. Whisky, Gin. Gin, Whisky! Wenn der leitende Ingenieur brüllte: „unter'n Linden, unter'n Linden —", dann wußte ich den Zeitpunkt gekommen, wo ich mein Tempo steigern mußte. Matchiche, Fandango folgten. Dann Step. Wie

herrlich floß der Gin dann durch die kummergewohnten Kehlen! Die Augen glänzten, die Wangen glühten! Um 12 Uhr raste ich den „Rausschmeißer" herunter: „Im Grunewald, im Grunewald ist Holzauktion —" Der Text wurde mitgesungen. Dann sank der Ingenieur in seine Koje, der Alte verholte sich auf die Bank ins Kartenhaus, beide versanken bald in traumlosen Schlummer. —

Einige Tage lang herrschte Friede an Bord. Dann aber brach der Holländer wieder Streit vom Zaun. Immer wieder ließ er durchblicken, daß er uns völlig in der Hand hätte. Ich ließ ihn reden, aber Hein schäumte vor Wut.

„Ich werf' ihn über Bord!" knirschte er. Es wäre ja so leicht gewesen, sich dieses Hallunken zu entledigen. Ein Stoß in dunkler Nacht, und er wäre über die niedere Reeling zu Wasser gesegelt. Aber wir verwarfen den Plan. Meuchelmord war uns beiden unsympathisch.

Ihn nur nicht reizen, dachten wir; wenn wir ihm dauernd kollegiales Wesen zeigten, brachten wir ihn vielleicht ab von seinem gemeinen Plan. Auch diese Demütigungen sollten vergebens sein! Wir schätzten ihn noch zu hoch ein. —

Wie froh war ich, als wir endlich wieder Land sichteten. Spät am Nachmittage waren wir an der Boje fest. Die Schwesterschiffe lagen schon da. Auch sie hatten die Reise gut überstanden.

Am nächsten Tage geschah das Unerhörte! Wenn mir John im Trunk oder aus Schikane ins Gesicht schrie: „Ich mache eine Menge Dollar aus Dir", so glaubte ich noch manchmal, daß er bluffte. Ich hatte verkehrt gedacht. Ohne sich einen Augenblick zu besinnen, lief er zum englischen Konsul und verriet uns. Ohne Grund, aus purer Schurkerei, und um sich ein paar Mark — einen Judaslohn — zu verdienen! Er hatte angegeben, daß sich auf den Walfischjägern vier deutsche Offiziere befänden, die nach Deutschland wollten oder noch andere gefährliche Absichten hätten. Der englische Konsul alarmierte ob dieser „Konterbande" sämtliche portugiesische Hafenbehörden und legte gegen eine Weiterbeförderung Protest ein. Bald darauf erschien eine Kommission an Bord, die eine hochnotpeinliche Untersuchung anstellte. Was dort im hohen Rat gegen uns beschlossen wurde, habe ich nicht erfahren, denn ich hatte dieser ungastlichen Stätte den Rücken gekehrt. Ich sah das Aussichtslose einer Weiterreise mit diesen Schiffen ein. Hier war ja alles Trug und Verrat. Wenn später in einem englischen Hafen alles auf einer Karte stand, hätte uns niemand geholfen.

Mein Kamerad B. und ich beschlossen nun mit einem Dampfer nach Lissabon zu fahren, um dann quer durch Spanien über Italien nach Deutschland zu gelangen.

Schon zwei Tage später dampften wir mit dem portugiesischen Postdampfer „Funchal" gen Osten. Das Zwischendeck war voll-

gepferdht mit Erntearbeitern. Keine Maus konnte dort mehr untergebracht werden. Wir wußten nicht, wo wir unterkommen sollten. Schließlich wandten wir uns an den Kapitän, der uns dann erlaubte, in der zweiten Klasse auf einer Bank zu schlafen. Unsere Mitreisenden, hauptsächlich Portugiesen, betrachteten uns anfangs mit mißtrauischen Blicken, als ich aber an einem Musikabend, den die Passagiere der I. und II. Klasse veranstalteten, mit gutem Erfolg auf meiner Geige einige Solos zum Besten gab, wurden wir mit allen gut Freund. Der Kapitän ordnete an, daß wir in der II. Klasse essen durften, und so verbrachten wir die Reise unter ganz leidlichen Verhältnissen. Als wir in Lissabon von dem leutseligen Kapitän und einigen Passagieren, deren nähere Bekanntschaft wir gemacht hatten, Abschied nahmen, wünschten sie uns viel Glück zur Weiterfahrt und gaben ihrer Bewunderung und Achtung vor deutscher Kraft und Einigkeit unverhohlen Ausdruck.

Unser Plan war nun quer durch Portugal und Spanien nach Valencia zu reisen, um von dort aus mit irgend einem neutralen Schiff nach Italien durchzubrechen. Auf welche Weise war uns gleichgültig, ob als Passagier, Koch oder Heizer, oder als Einschleicher. Der einzige wunde Punkt dabei war unser Geldmangel. Wir hatten wohl einen kleinen eisernen Fonds, der uns dereinst vor dem Äußersten bewahren sollte. Die Mittel zum täglichen Leben und die Reisekosten mußten erfochten werden. Und so zogen wir denn „mit dem Hute in der Hand durch das schöne Spanierland". Es war ein undankbares Geschäft, und wir haben oft vor Wut und Scham die Zähne zusammengebissen. Wollten wir denn Geld zu eigennützigen Zwecken? Waren wir Chausseegrabentapezierer? Ich möchte hier nicht allzulange bei diesem Thema verweilen. Die Erinnerungen sind recht trübe. Überall Entmutigungen, Achselzucken, Bedauern. „Gebt es auf, es hat gar keinen Zweck! Ihr werdet doch gefangen!" Wir dachten anders.

Wir wußten, daß von Valencia ein Fortkommen von heute auf morgen nicht möglich war. Deshalb nahmen wir uns ein billiges Quartier. Täglich unternahmen wir nun unsere Streifzüge durch den weit vor Valencia liegenden Hafenort Grao. Stets waren wir unterrichtet, welche Schiffe kamen und gingen. Wir prüften, ob Ladungen und Räumlichkeiten zum Einschleichen geeignet waren, suchten Verbindungen mit Offizieren und Mannschaften, boten unsere Dienste als Matrosen oder Trimmer an. Alles vergebens!

Tage und Wochen vergingen, Dutzende von Dampfern liefen ein und aus, keiner nahm uns mit. Der eiserne Fonds schwand, die Hoffnung schwand! Der Augenblick, wo wir wieder betteln gehen mußten, war nicht mehr fern.

Wir wandten uns an den Agenten der Hamburg-Amerika-Linie, der uns schon früher mit Rat und Tat hilfreich zur Seite

gestanden hatte. Durch seine Vermittlung erhielten wir den Bescheid, daß wir auf der in Barcelona liegenden „Brasilia" freie Unterkunft und Verpflegung finden würden. Das war Rettung in höchster Not! Wir hatten glücklich wieder ein Dach über dem Kopfe und konnten unsern Magen füllen. Allerdings waren wir nun an Barcelona gebunden und bei den wenigen Überfahrtsgelegenheiten, die sich fanden, waren die Aussichten denkbar ungünstig, zumal eine nach Hunderten zählende Menge Deutscher nach solchen spähten. Außerdem erschwerte das Spionagesystem, das die Franzosen in scheinbar großzügiger Weise unterhielten, ein unentdecktes Fortkommen außerordentlich.

Aber wir ruhten nicht. Waren wir Tausende von Meilen auf Nußschalen mit Berserkern zusammen über den Atlantik gegondelt, so sollten uns diese elenden 500 Meilen kein Hindernis sein!

Und endlich nach langen Wochen des Hoffens und Enttäuschtseins schlug die Befreiungsstunde! Wir machten einen spanischen Kohlentramp ausfindig, der uns nach Genua mitnehmen sollte. Der Kapitän, der sich als großer Deutschenfreund zeigte, war so edelmütig, ein Auge zuzudrücken. Er wollte nichts sehen und nichts wissen! Das erleichterte die Sache ungemein. Wenn wir erst an Bord waren, wollten wir schon für uns selbst sorgen.

Alles wurde wohl überlegt. Unser Zeug mußten wir allerdings zurücklassen. Aber wir waren Kummer gewöhnt. Zahnbürste in der Westentasche, zwei Hemden auf dem Leib sind erfahrungsgemäß Reiseutensilien genug für Wochen. —

Als der große Tag gekommen war, mieteten wir ein Boot, dessen Besitzer für derartige Unternehmen geaicht schien. Stundenlang warteten wir, bis unsere „Amalia" in der Dunkelheit den Anker hievte. Dann ruderten wir dicht an das schon in Fahrt befindliche Schiff heran und erkletterten mit Todesverachtung die Reeling. Wenige Augenblicke später hatte uns die Dunkelheit in der Nähe des Schornsteins verschlungen.

Der erste Tag verlief ohne Störungen. Wir hatten uns im Achterschiff ein sicheres Versteck gesucht. Die Herren Franzosen sollten doch einige Mühe haben, uns zu finden!

Ruhig zog die „Amalie" ihren Kurs an der französischen Küste entlang. Alles ging nach Wunsch. Ein Kriegsschiff, das plötzlich nachts vor uns auftauchte und Wachtdienste zu tun schien, unternahm nichts gegen uns. Aber ich muß gestehen, der Anblick war nicht zum Totlachen!

Wir mußten nach unserer Berechnung die Höhe der italienischen Grenze überschritten haben und frohlockten schon, daß alle Gefahr vorüber sei. Die Freude war jedoch kurz. Im Morgengrauen des letzten Tages ließen uns ungewöhnliche Rufe und Lauferei an Deck aufhorchen. Vorsichtig spähten wir aus der Kappe und sahen, wie ein französischer Zerstörer mit brausender Fahrt auf uns zuhielt.

Das hatte noch gefehlt! Jetzt, 60 Meilen vor dem rettenden Hafen noch gefangen werden!

Es hieß schnell handeln. Eiligst krochen wir in unser Versteck in der Achterpiek,[1]) wo wir uns unter Fässern und altem Gerümpel verbarrikadierten. Da stellte auch schon die gerade unter uns arbeitende Schraube ihr emsiges Spiel ein. Das Schiff war also zum Stoppen gezwungen worden und sollte untersucht werden. Wie uns in dem dunklen, engen Loch zu Mute war, bedarf wohl keiner Erörterung.

Jetzt hing alles an einem Faden! Wurden wir jetzt von dem Kapitän oder irgend einem Mitwisser aus Angst oder aus Schurkerei verraten, so waren wir verloren!

Wie aus weiter Ferne hallten Stimmengewirr und Getrapp über unserm Verließ. Wir erwarteten, daß jede Sekunde die Klappe, die uns von der Außenwelt trennte, aufgerissen, und wir unseren Häschern überantwortet werden sollten. Das Herz schlug zum Zerspringen, wir meinten in der dumpfen Luft ersticken zu müssen. Die Phantasie spiegelte einem die grauenhaftesten Bilder vor! Man sah sich im Geiste schon vor dem französischen Kriegsgericht stehen oder in Algier und Dahomey in glühender Sonnenhitze Straßen bauen! Hier, zehn Stunden vor dem rettenden Hafen, durchlebten wir die fürchterlichsten Minuten der ganzen Reise!

Plötzlich hörten wir das dumpfe Heulen einer Dampfpfeife, und unmittelbar darauf begann die Schraube wieder zu mahlen. „Amalie“ setzte ihre unterbrochene Reise nach Genua fort.

Glücklicherweise hatte es der französische Offizier, der mit einigen Matrosen die Untersuchung vornahm, eilig. Bei einer peinlichen Durchsuchung wäre vielleicht auch unser Versteck gefunden worden.

In der Dämmerung passierte unsere „Amalia“ die Molenköpfe der Hafeneinfahrt, und eine Stunde später erklommen wir den Kai.

Ein unbeschreiblicher Freudentaumel bemächtigte sich unser! Und wer konnte es uns verdenken! Zweiundeinenhalben Monat waren wir in der Welt umhergezogen, hatten gedarbt, gefochten und tausenderlei anderes Ungemach durchgemacht.

Alles fürs Vaterland! So wie sich das gehört! Aber wir haben unser Ziel erreicht. Alle die Zaghaften, die uns so oft mit überlegenem Lächeln geraten haben: Gebt es auf, euer Beginnen ist töricht! — sie alle waren geschlagen. Wir waren durch!

[1]) Der hinterste, unbewohnbare Raum des Schiffes.



Durch Schnee und Eis der Anden eilt Theodor Sinemus zur Fahne.

Einst Pfarrer in Santiago de Chile, gefallen für Kaiser und Reich am 11. März 1915 in den Karpathen. Geschildert von seiner Schwester Lydia Sinemus.

Es war am 22. März 1914. Da fand in Santiago de Chile die Fahnenweihe des dortigen Militärvereins statt. Die Weiherede hielt der junge Auslandspfarrer Theodor Sinemus, ein Pfarrerssohn aus Andernach am Rhein. Er schilderte in begeisterten, von innigster Vaterlandsliebe durchglühten Worten die Bedeutung der schwarzweißroten Farben und schloß mit dem Gelöbnis: „Dir woll'n wir treu ergeben sein, getreu bis in den Tod! Dir woll'n wir unser Leben weih'n, dir Flagge schwarzweißrot!" Er ahnte nicht, wie bald die Erfüllung dieses Gelöbnisses von ihm gefordert werden sollte. Zwar hatte auch er, wie so viele Auslandsdeutsche, mit geheimer Sorge gemerkt, wie geschäftig eine feindliche Lügenpropaganda am Werk war, alles Deutsche in den Staub zu ziehen, und mit allen Kräften hatte er an deren Bekämpfung mitgearbeitet. Trotzdem traf ihn der Ausbruch des Weltkrieges wie ein Blitz aus heiterm Himmel. Er wußte sofort: „Das wird für unser Vaterland ein Daseinskampf, wie es noch keinen erlebt hat, und darum darf keiner seiner Söhne abseits stehen." Er war entschlossen, alles zu versuchen, um in die Heimat zurückzukehren und ihr zu dienen, wo und wie es am nötigsten war, sei's als Feldgeistlicher, als Gehilfe in Lazaretten oder mit der Waffe. Nicht umsonst hatte er ja als Einjähriger im 160. Infanterie-Regiment zu Bonn gedient und sich die Berechtigung zum Offiziersaspiranten erworben.

Die deutsche evangelische Gemeinde in Santiago gab schweren Herzens, aber doch willig ihrem geliebten Pfarrer den gewünschten Urlaub. Der Amtsbruder in Valparaiso erklärte sich bereit, die Vertretung und damit eine doppelte Arbeitslast auf sich zu nehmen. Und so war die Bahn frei. Aber welches war wohl der beste Weg in die ferne Heimat? Der Forschungsreisende Erich von Salzmann, der gerade in Valparaiso weilte und die außerordentliche Gefährlichkeit einer Kordillerenwanderung in der damaligen Jahreszeit aus eigener Erfahrung erkannt hatte, riet von diesem kürzesten Wege ab. Trotzdem wagten am 7. August neun tapfere Deutsche — außer Theodor Sinemus noch Bölcke, Bürger, Fried-

länder, Fritz Frommholtz, Grasser, Hoppe und von Rehdenz — den Übergang über die winterlich verschneiten Kordilleren.

Die Bahn fuhr nur bis Los Andes am Fuße der Bergkette, wo man gegen Mitternacht eintraf. Früh am andern Morgen ging es weiter, erst in Wagen, dann auf Maultieren. Abends 1/26 Uhr wurde Guarda vicji, eine Übernachtungsstelle am Fuße der Vorkordilleren, erreicht. Dort hörten die Reisenden, daß es böse in den Hochkordilleren aussähe. Schneestürme und Lawinen machten einen Übergang schier unmöglich. Zurück? Auf keinen Fall! Frühmorgens 3 Uhr wurde gesattelt, und vorwärts ging es die steilen Berghänge hinauf bis zu einer Höhe von 1800 Meter. Auf einmal stutzten die Maultiere und blieben stehn. Die beiden chilenischen Führer, die vorausgeritten waren, kehrten zurück. Gerade vor ihnen war eine mächtige Lawine niedergegangen. Die Maultiere mußten mit einem Führer zurückgelassen werden. Fast vier Stunden waren nötig, um das Geröll von Schnee und Eis zu durchwaten. Hier weiter zu steigen, war eine Unmöglichkeit. Mit äußerster Kraftanstrengung, nur durch etwas getrocknetes Fleisch gestärkt, arbeiteten sich die Tapferen bis zur Bahnstation Jancal durch, wo sie gegen 6 Uhr abends ankamen. Die Häuser waren vollständig eingeschneit, so daß die Wanderer erst darüber hinweg gegangen waren, ehe sie merkten, wo sie waren. Zu essen gab's in diesem feuchtkalten Nachtquartier nur wenig; denn die Bewohner waren schon seit mehreren Tagen von jeglicher Zufuhr abgeschnitten. Am andern Morgen 1/25 Uhr ging's weiter. Der Weg wurde immer steiler und schwieriger. Links tiefe Abgründe, worin der weiße Tod winkte. Der Schnee nicht fest genug, um darauf gehen zu können, so daß man bei jedem Schritt bis an den Leib, ja bis an die Achseln einsank. Die dünne Luft machte ebenfalls allen sehr zu schaffen; dazu schmerzten die Augen ohne Schutzbrille bei dem blendenden Schnee fürchterlich. Theodor war immer an der Spitze. Sein jugendstarker Körper schien alle Strapazen spielend zu überwinden. In einer Höhe von 2800 Meter wurde Halt gemacht. Die meisten waren von dem zwölfstündigen Aufstieg so erschöpft, daß sie kein Auge mehr für die Majestät des Hochgebirges hatten. Nur Theodor kletterte auf einen Felsblock und konnte sich nicht losreißen von dem Anblick der leuchtenden Schroffen und Zinnen. Nach langem Suchen fand man eine leidlich geschützte Stelle, wo aus den mitgenommenen Decken das Nachtlager bereitet ward. Von Zeit zu Zeit sprang einer auf, um die steif gewordenen Glieder wieder gelenkig zu machen. Kaum graute der Tag, da waren alle wieder marschbereit. Ein Schluck kalten Kaffees, den Theodor in seiner Feldflasche mitgenommen hatte und redlich teilte, war die einzige Stärkung. Immer höher ging's; 3000 Meter waren erreicht. Das Schneegestöber wurde so heftig, daß man ein Tuch vor den Mund binden mußte, um nur atmen zu

können. Immer wieder blieb einer im Schnee stecken und mußte ausgegraben werden. So kam man nur langsam voran. Um 2 Uhr nachmittags langten die Ersten bei der Bahnhütte Las Carracoles an, wo es wenigstens etwas heißen Tee gab. Neugestärkt wanderte die tapfere Schar weiter und erreichte verhältnismäßig schnell — das Unwetter hatte ein wenig nachgelassen — den großen Transandentunnel, der in einer Höhe von 3600 Meter Chile und Argentinien verbindet. Aber o weh! Der Eingang war verschneit. Über ihn hinwegzugehen, hätte einen neuen Aufstieg von 1000 Meter erfordert. Der Geldbeutel mußte herhalten. Einige Bahnarbeiter, die glücklicherweise noch aufzutreiben waren, schaufelten in anderthalb Stunden den Eingang frei. Eine eisige Kälte herrschte in dem 3 Kilometer langen Raum. Mit brennenden Kienspänen und einer Öllaterne tappte man darauf los. Lange Eiszapfen hingen von der Decke herab und glitzerten seltsam im Lichtschein. Rechts und links ein 2 Meter breiter Abzugskanal; in der Mitte die Schienen mit den Zahnradeingriffen. Man sprang von Schwelle zu Schwelle und wurde schier übermütig; denn man hatte doch festen Boden unter sich, und kein Schneesturm tobte. In der Mitte des Tunnels, wo eine Gedenktafel die Grenze zwischen Chile und Argentinien bezeichnet, erscholl es aus jugendfroher Kehle: „Auf Wiedersehn, Chile, du unser zweites Heimatland! — Und nun vorwärts mit Gott zur alten Heimat!"

Um 6 Uhr abends gelangte man an den Ausgang des Tunnels. Ein argentinischer Polizeileutnant hieß die Deutschen freundlich willkommen, gab den Weg frei und wünschte glückliche Weiterreise. Einer seiner Leute ging mit, und so kamen alle nach anstrengendem Marsche glücklich um 1/29 Uhr abends auf der Unterkunftsstelle Las Cuevas an. Die zehn Häuser des Fleckens waren vollständig eingeschneit. Nach langem Hin- und Hersuchen wurde das „Hotel" gefunden, und zwar dadurch, daß einer in der Schneedecke einbrach und plötzlich vor einer Tür stand, die aber nicht aufzumachen war. Schließlich gab's aber doch auf der Rückseite einen Eingang. Der Wirt, ein katzenfreundlicher Italiener, sorgte gleich für Feuer und etwas Eßbares. Allmählich begannen die Kleidungsstücke, die zu Brettern gefroren waren, aufzutauen, und die zu Tode Erschöpften sanken in einen bleiernen Schlaf. Als sie sich den andern Morgen wieder auf den Weg begeben wollten, langte ein Bote des obengenannten Polizeileutnants auf Schneeschuhen an und meldete, aus Puente del Inca, der nächsten Raststation, sei die telephonische Nachricht gekommen: „Sämtliche Brücken unpassierbar! An ein Weitergehn nicht zu denken!" Tiefbetrübt lugte einer nach dem andern durch das Eingangsloch. Immer dasselbe Bild: der Himmel grau und dazu ein Schneesturm, der durch Mark und Bein ging. Da er am andern Morgen etwas nachzulassen schien, machten sich sechs der wackeren Deutschen,

Theodor voran, wieder marschbereit. Aber der Führer, der schon in Juncal zu streiken versuchte, wollte nicht weiter. Schließlich bekam ihn der Polizeikommandant von Las Cuevas doch dazu.

Nun begann der schlimmste Teil des Marsches. Schon die verschiedenen Inschriften an den Felsvorsprüngen zeigten, wieviel Opfer die Kordilleren gefordert hatten. Der Schneesturm wurde bald so heftig, daß ein Weiterkommen unmöglich war. In einer niedrigen Schneehöhle saß man notdürftig geschützt. Aber was dann, wenn der Schneesturm, wie so oft, tagelang währte? Die Lebensmittel waren alle aufgezehrt. Manch stilles Gebet stieg gen Himmel: „Laß uns hier nicht umkommen! Wir möchten doch noch etwas für unser Vaterland tun." Ein leises Nachlassen des Unwetters wurde zum Weiterwandern benutzt. Alle wußten, es war ein Todesweg, der vor ihnen lag. Darum reichten sie sich die Hände und versprachen sich gegenseitig, daß keiner den andern aufhalten wolle, damit wenigstens einige ans Ziel kämen. Die gerade noch mit den Spitzen aus dem Schnee ragenden Telegraphenstangen, die sich an den Schienen entlang zogen, waren die Wegweiser. Am gefährlichsten waren die zahlreichen, geländerlosen Brücken. Ein Fehltritt, und man lag zerschmettert im Abgrund. Wer nicht ganz schwindelfrei war, ging deshalb an diesen Stellen nicht aufrecht, sondern rutschte mit Armen und Beinen über die Gleise der Bahn, die natürlich erst vom Schnee befreit werden mußten. Nach unsäglicher Mühsal wurde bei stockdunkler Nacht Puente del Inca erreicht, jene Wunderbrücke der Natur, unter deren Bogen der wilde Bergstrom selbst im strengsten Winter fessellos dahinbraust. Wie gewagt der Marsch gewesen war, zeigte sich am folgenden Tage, als die drei zurückgebliebenen Kameraden eintrafen. Sie hatten unterwegs einen Chilenen und einen Argentiner im ewigen Schnee zu Tode erstarrt aufgefunden. In Puente del Inca, das ebenfalls vollständig im Schnee verschwunden war, saßen die Wiedervereinigten bis Sonntag, den 16. August, fest. Dann war es ihnen endlich möglich, sich in einem sechsstündigen Marsch durch tiefe Schneewehen bis zu der Maschine durchzuarbeiten, die sie für schweres Geld an die Schneegrenze bestellt hatten. Als die Griechen ihr „Thalatta, Thalatta!" riefen, konnten sie nicht froher sein, als die neun tapferen Deutschen, die nach so viel Drangsal und Todesgefahr den Rauch der Lokomotive sahen. Wie ein Wunder erschienen ihnen jetzt die neun Tage in Eis und Schnee.

Nun ging es in zehnstündiger Fahrt, erst enggedrängt auf der Maschine, dann im Güterwagen und schließlich höchst vornehm in einem Personenwagen nach Mendoza, dem Schlußpunkt der Andenbahn. Hier gab es hilfsbereite Landsleute, die den kühnen Kordillerenbezwingern die Fahrt nach Buenos Aires ermöglichten, welche 27 Stunden in Anspruch nahm. In Buenos Aires, der

wundervollen Hauptstadt Argentiniens, hieß es, sich trennen und einzeln versuchen, mit irgend einem neutralen Dampfer über das Weltmeer zu gelangen. Das war ebenfalls eine äußerst schwierige Sache. Wohl besaß Theodor Sinemus einen Ausweis des deutschen Gesandten in Chile. Aber daraufhin war weder auf dem deutschen, noch auf dem italienischen und erst recht nicht auf dem englischen Generalkonsulat eine Empfehlung zur Einschiffung zu erhalten, und ohne die war kein Kapitän bereit, einen Deutschen mitzunehmen. Einer meinte sogar spöttisch, indem er die stramme soldatische Erscheinung des Fahrtsuchenden musterte: „Was seid Ihr Deutsche doch für merkwürdige Wesen! Als Heizer und Kohlentrimmer haben sich schon eine ganze Menge durchzuschmuggeln versucht, nun will's noch einer gar als Pfarrer!"

Endlich, am 28. August, erklärte sich der Kapitän eines holländischen Dampfers bereit, den deutschen Pfarrer mitzunehmen. Er hatte ja schon eine ganze Anzahl solch seltsamer Menschen an Bord, die lieber in Gefangenschaft, Kampf und Tod gingen, als daß sie ihr Vaterland in der Not im Stich ließen. In aller Herzen war die bange Frage: „Wie kommen wir durch die englische Seesperre?" Auf der Höhe des Äquators erschien der englische Kreuzer „Cornwall" und hielt auf dem neutralen Dampfer eine gründliche Untersuchung ab. Ein Deutscher, der gar keine Papiere hatte, war von dem freundlichen Schiffsarzt mit künstlich hervorgerufenen 40 Grad Fieber ins Bett gesteckt worden. Als der untersuchende englische Offizier in die Kabine trat, schreckte er vor dem glühenden Gesicht und flackernden Augen des „Fieberkranken" zurück. Er ahnte nicht, daß in dem schmalen Kleiderschrank daneben noch ein wehrfähiger Deutscher steckte. In Lissabon gingen eine Anzahl Deutscher, deren Papiere ein Durchkommen sehr zweifelhaft erscheinen ließen, mit traurigen Gesichtern von Bord.

Vor Portsmouth war die zweite, noch schärfere Untersuchung, diesmal durch den „Goliath".[1]) Mit knirschenden Zähnen und heimlich geballten Fäusten sah Theodor Sinemus zu, wie 31 brave Deutsche zu Gefangenen erklärt wurden. In dem Augenblick war sein Entschluß gefaßt: „Wenn ich durchkomme, diene ich mit der Waffe. So kann ich am besten helfen, die englische Meerestyrannei zu brechen." Auch seine Papiere wurden einer eingehenden Prüfung unterzogen, wobei manch mißtrauischer Blick seine kräftige Gestalt streifte. Ein Glück, daß er sich den Ausweis des deutschen Gesandten in Chile von dem englischen Generalkonsul in Buenos Aires hatte abstempeln lassen. Dieser Stempel, sowie eine Bescheinigung des Roten Kreuzes in Halle an der Saale, wo er als

[1]) Am 13. Mai 1915 verlor er durch einen deutschen „David" (Torpedoboot S. 165) vor den Dardanellen sein Leben.

fröhlicher Student an einem Samariterkursus teilgenommen hatte, ermöglichten ihm die Heimkehr. Mit blutendem Herzen sah er vor Falmouth, wie seine getreuen Landsleute gleich einer Verbrecherbande von Bord geschleppt wurden. Einem, der in seinem dünnen Tropenzeug vor Frost zitterte, warf er seinen eigenen Überzieher nach; der Dankesblick, den er empfing, war ihm wie Balsam. Noch neun Tage wurde der Dampfer vor Falmouth festgehalten; dann konnte man am 29. Sept. endlich an Hollands gastlicher Küste an Land gehen. Wie groß war da die freudige Überraschung, als sämtliche Deutsche, die in Lissabon den Dampfer verlassen und solch rührenden Abschied genommen hatten, wieder zum Vorschein kamen, von Kohlen geschwärzt und halb verhungert, aber seelenvergnügt, an der englischen Gefangenschaft vorbeigekommen zu sein. Jubelnd ging's über die deutsche Grenze, und als zum erstenmal der Rhein zu sehen war, da glänzten Tränen in den Augen der Männer, von denen schon viele ohne Wimperzucken dem Tode gegenübergestanden hatten, und hell erklang es: „Du Rhein bleibst deutsch wie meine Brust!"



Im Sodatank, im Kleiderschrank, unter dem Drucklager, im Trockentank und unter den Kesseln.

Von Otto Frick, damals Offizier der Hamburg-Amerika-Linie; von Sabang (Hinterindien) über Kopenhagen nach Wilhelmshaven.

Beim Ausbruch des Krieges befand ich mich als 1. Offizier des Dampfers „Scandia" auf der Reise von Hamburg-Emden nach Ostasien, in der Nähe von Niederländisch-Indien. Schon am 2. August 1914 fingen wir durch unsere drahtlose Station an Bord die Nachricht von der Kriegserklärung Rußlands und Frankreichs an Deutschland und Österreich-Ungarn auf. Am 3. August 1914 erhielt der Kapitän von der Sabang-Station drahtlos die Nachricht, daß auch England Krieg gegen uns erklärt habe, und gleichzeitig Anweisung von dem Agenten der Hamburg-Amerika-Linie in Singapore, das Schiff, das nach Penang bestimmt war, in den Hafen von Sabang zu bringen und weitere Weisung abzuwarten.

„Scandia" ankerte dann am 3. August 1914 nachmittags im Hafen von Sabang und erhielt von der Niederländischen Behörde die Bestätigung der Kriegsnachrichten. Nach der sicheren Vertäuung des Schiffes wurde sofort mit dem deutschen Konsulat in Medan und Batavia telegraphisch in Verbindung getreten. Von diesem wurde die Lage sehr bald als unübersehbar angegeben. Jeder von uns mußte also selbst handeln, um seiner Pflicht dem Vaterlande gegenüber nachzukommen. Ich studierte nun eifrig die holländische Sprache, kaufte mir holländische Papiere und beabsichtigte, als holländischer Seemann mich anmustern zu lassen. Es glückte mir nicht, denn da ich in Sabang sehr bekannt geworden war, wurde ich jedesmal verraten und dann vom Kapitän noch vor Abgang des Schiffes wieder an Land gewiesen. Es blieb mir also nur noch die Möglichkeit, mich als blinder Passagier auf ein neutrales Schiff einzuschleichen. Endlich bot sich mir hierzu Gelegenheit. — Am 15. Mai 1915 kam der schwedische Dampfer „Canton" aus Göteburg, morgens um 5 Uhr in Sabang ein, um Bunkerkohlen[1]) zu nehmen. Ich ging sofort, so unauffällig wie möglich, an Bord und suchte ein geeignetes Versteck für mich ausfindig zu machen. Bei der Unterhaltung mit dem 1. Offizier des schwedischen Dampfers erkannte ich bald, daß ich es mit einem deutschfreundlichen Herrn zu tun hatte und konnte daraufhin etwas mehr wagen. Eine kleine Handtasche mit den nötigsten Sachen und einigen Konserven als Proviant hatte ich schon vorher fertig gemacht und schickte einen javanischen Kuli damit an Bord der

[1]) Bunker sind die Kohlenbehälter.

„Canton". Ich selbst verkleidete mich, lief zwischen den Kohlenarbeitern mit an Bord und versteckte mich im Backbord-Kohlenbunker. Glücklich und von niemand bemerkt, kam ich dann am Nachmittag mit dem Schiff in See. Als ich mich in meinem Versteck etwas zurecht gefunden hatte, fanden sich noch fünf Mann mehr zusammen, die auf dieselbe Weise wie ich selbst versuchen wollten, nach Deutschland zu gelangen. Es war der 3. Offizier Gaul von D. „Emden", die 2. Ingenieure Smitten und Hures von D. „Hoerde" und „Westmark" und 2. Ingenieur-Assistent von D. „Sithonia" C. Diendt und H. Rieckenberg. Nach einigem Suchen fanden wir einen Durchgang zum Laderaum, in dem Soya-Bohnensäcke von Wladiwostock gestaut lagen und entdeckten einen gefüllten Frischwasser-Tank. Schnell war der Deckel entfernt und wir erquickten uns an dem köstlichen Trunk. Unsere Kehlen waren durch die große Hitze in dem gedeckten Raum neben der Maschine vollständig ausgetrocknet, so daß wir kein Wort sprechen konnten. Aber jetzt waren wir ja vor Hunger und Durst geschützt, denn auch die Soya-Bohnen schmeckten ganz gut. Nun machten wir uns auf den Säcken Lagerstätten zurecht und stauten einige Säcke um, so daß wir wenigstens aufrecht sitzen konnten. Die Hitze war ungeheuerlich groß und das Atmen wurde beschwerlich. Nachts gelang es unseren vereinten Kräften, eine Luke zu öffnen, und wir konnten abwechselnd eine Weile an Deck uns bewegen, ohne von jemand bemerkt zu werden. Auch fanden wir ein wenig Brot. Am vierten Tage wurde einer von uns von dem 1. Steward entdeckt, doch konnten wir den durch Geldbestechung zum Schweigen bringen; er reichte uns sogar etwas warmen Kaffee herunter. Am fünften Tage bemerkte uns der 3. Offizier, der dem Kapitän Meldung machte. Gleichzeitig erfuhr ich, daß vorn bei der Mannschaft sich noch elf Mann von unseren Schiffen befanden. Es waren:

Bootsmann P. Löwenau,	D.	„Westmark",
Heizer O. Pipping,	„	„
Trimmer G. Hambrok,	„	„Hoerde"
Ing.-Ass. W. Wappner,	„	„
Storekeep. P. Großmann,	„	„
L.'Matrose H. Fischer,	„	„
Heizer W. Teves,	„	„Scandia"
„ H. Glöckner,	„	„
Ing.-Ass. O. Schulz,	„	„Emden"
Junge H. Dülfer,	„	„
1. Steward P. Opitz,	„	„Sithonis".

Da wir genügend weit von Colombo entfernt waren, ohne befürchten zu müssen, daß der Kapitän umdrehen und uns den Engländern ausliefern würde, ging ich an Deck und nahm mit dem Kapitän Rücksprache. D. „Canton" war für eine so große Ver-

mehrung der Besatzung nicht genügend ausgerüstet. Das Trinkwasser wurde knapp; wir mußten kondensiertes Wasser trinken, das aber sehr schlecht schmeckte und in mir Besorgnis zur Entstehung von Magenkrankheiten erweckte. Am 21. Mai sprach ich dann mit dem schwedischen Kapitän und da ich sehr sorgte, daß es unmöglich sein würde mit siebzehn Mann den Nachforschungen der verschiedenen englischen Stationen zu entgehen, überredete ich ihn, uns alle zusammen mit dem Schiffsboot, das wir bezahlen wollten, in der Nähe von Hodeida zu landen oder uns auf Abu-Ail abzusetzen. Nach einigem Widerstreben ging der Kapitän auf den Vorschlag ein und wir siebzehn Mann machten uns für einen Marsch durch die Wüste klar. Wir packten unser weniges Zeug, verwahrten Geld und Wertpapiere und versahen uns jeder mit so viel wie möglich Wasser und etwas Hartbrot. Leider sollte es anders kommen! Am 31. Mai um 3 Uhr morgens hielt der englische Hilfskreuzer „Northbroock" unser Schiff an und befahl, sofort näher unter Perim zu kommen und zu stoppen. Durch das Halten der Maschine alarmiert, erkannten wir die Gefahr und verkrochen uns in alle nur möglichen Winkel. Es dauerte denn auch garnicht lange, so kam ein stark bemanntes Boot längsseit und zwei englische Offiziere und zwölf Mann stiegen an Bord der „Canton". Einer der englischen Offiziere forderte den Kapitän auf, die an Bord befindlichen Deutschen auszuliefern; er habe telegraphische Nachricht von Sabang, daß sich mindestens fünfzehn Deutsche an Bord befänden. Das Schiff werde in Perim eingeholt werden, falls die Deutschen nicht gefunden würden. Die Engländer durchsuchten dann das ganze Schiff gründlichst, fanden aber nur sechs Mann. Der Kapitän der „Canton" wollte wohl das nutzlose Einbringen seines Schiffes in Perim vermeiden und befahl seiner eigenen Mannschaft, nach den Deutschen zu suchen. Nun wurden noch weitere acht Mann gefunden. Die Engländer und die schwedische Schiffsmannschaft suchten nach dem 15., er war aber nicht zu finden. Schließlich erlaubte der Engländer dem Kapitän, seine Reise fortzusetzen, verpflichtete ihn jedoch, den 15. Mann, dessen Namen und Stand man herausbekommen hatte, in Suez zu landen. Der Kapitän versprach es. Die vierzehn gefundenen Deutschen wurden als Gefangene nach der „Northbroock" übergeführt. Um 7 Uhr Nachmittag dampfte das Schiff weiter. Als ich mich endlich aus meinem Versteck herauswagte — ich war in einen Sodatank gekrochen — fand ich noch Herrn Gaul, der, im Twist-Kasten sitzend, den Häschern ebenfalls entgangen war und hörte, daß auch der Ingenieur-Assistent Wappner noch an Bord wäre; er müßte jedoch, laut Versprechen des Kapitäns, in Suez ausgeliefert werden. Nachts ging ich, unbemerkt von der Mannschaft, zum Kapitän und bat ihn, mich und Herrn Gaul nicht zu verraten. Unglücklicherweise hatten die

Engländer meine Handtasche mit meinem Gelde (es waren 325 Gulden in Papier, 50 Mark in deutschem Golde und 1 engl. Pfund) und allen Wertpapieren gefunden und mitgenommen. Dieser Verlust war besonders empfindlich, weil er auch zum Verräter an mir werden mußte und ich, nun jeder Hilfsmittel beraubt, vollständig auf die Gutmütigkeit der schwedischen Offiziere angewiesen war. Am 6. Juni gegen 5 Uhr nachmittags erreichte D. „Canton" Suez. Maschinen-Assistent Wappner wurde sofort von einem englischen Offizier und zwei bewaffneten Matrosen von Bord geholt. Dem schwedischen Kapitän wurde gesagt, daß man genau wisse, daß sich noch zwei Deutsche mehr an Bord befänden und auch unsere Namen genannt. Eine Wache begleitete das Schiff, das am selben Tage um 10 Uhr abends in den Kanal dampfen konnte. Bei der Durchfahrt des Suez-Kanals schlich ich mich zeitweilig an Deck und beobachtete. Das Schiff war auf der Brücke von einer Anzahl Sandsäcken umgeben. Fast auf der ganzen Länge des Kanals sah ich indische Soldaten als Wachtposten auf beiden Seilen stehen. Auf der arabischen Seite waren mehrere aufgeworfene Sandhügel, abgestützt durch Sandsäcke, und einige verdeckte Kanonen und Schützengräben zu bemerken; auch Hütten, die als Lazarette eingerichtet zu sein schienen, waren auf der arabischen Seite zu sehen. Bei El Kantara standen auf der ägyptischen Seite des Kanals etwa fünfzig fertig gesattelte Pferde, die zu einer englischen Kavallerie-Abteilung zu gehören schienen. Die indischen Soldaten badeten im Kanal scharenweise und riefen dem Schiff in ihrer Sprache Kriegsrufe zu. Englische Kriegsschiffe bemerkte ich im Kanal nur drei kleine Fahrzeuge und zwei Kreuzer, die älteren Typs waren. Am 7. Juni um 3 Uhr Nachmittag wurde D. „Canton" im Port Said-Hafen zwischen Bojen vertäut, ganz in der Nähe zweier englischer Kriegsfahrzeuge. Sofort kamen zwei Offiziere, drei Unteroffiziere und acht bewaffnete Matrosen und ein ägyptischer Polizeioffizier mit sechs Eingeborenen an Bord und durchsuchten das Schiff drei Tage lang. Außerdem war eine ständige Wache von zwei Mann an Deck. Herr Gaul und ich wechselten unsere Verstecke, so oft wir nur konnten. Ein von uns während der Reise im Eiskeller aufgebautes Versteck wurde gefunden, da aber niemand drin war, wurde es vom 1. Steward, den wir durch Bestechung schon früher für uns gewonnen hatten, so erklärt, als wenn dies noch von den fünfzehn Deutschen herstammte, die in Perim gefangen genommen wurden. Die Laderäume wurden besonders scharf durchsucht. Die englischen Offiziere krochen selbst in den Raum und stießen mit ihren Degen in die Soya-Bohnensäcke. Ich hörte einen, der bis zu meiner nächsten Nähe herangekrochen war, sagen: „Vielleicht quieken sie!" Im geeigneten Augenblick lief ich aus dem Laderaum heraus und versteckte mich im Kleiderschrank in der 1. Offizierskabine. Leider

war der Schrank nur sehr klein und so eng, daß ich nur schräg und in der Hocke sitzend, mich dürftig durch darin hängende Kleider verdecken konnte. Die Hitze war sehr groß und nach dreistündigem Aufenthalt in diesem Versteck konnte ich es nicht länger aushalten. Das Blut war mir abgestorben in Armen und Beinen bis zu den Hüften. Ich konnte mich nur mit größter Anstrengung und Schmerzen bewegen. Es gelang mir aber doch, aus dem Schrank zu kommen, und ich kroch in die Koje des 1. Offiziers und legte mich der Länge nach unter die Sprungfeder-Matratze. Aber auch diese Lage war für längere Zeit nicht gut auszuhalten und auch nicht sicher genug. Die Hitze unter dem Bettzeug war unerträglich und ich litt schwer Durst, durfte mich aber nicht rühren, denn alle Augenblicke kam jemand, der dienstlich mit dem 1. Offizier zu tun hatte, in die Kabine, und unweit der Tür stand die englische Wache. Endlich wurde es etwas dunkel, und es gelang mir, unbemerkt aus der 1. Offizierskabine zu kommen. Ich lief in den Bunker, kam durch den Heizraum in die Maschine und fand hier meinen Kameraden Gaul, der vom 1. Ingenieur des D. „Canton" auf den Trockentank unter den Kesseln aufmerksam gemacht worden war. Wir untersuchten nun vorsichtig und geräuschlos, halb im Dunkeln tastend, dieses neue Versteck. Es war wohl nicht leicht zu finden, da wir aber selbst den Mannlochdeckel nicht schließen konnten und die Hitze ungeheuerlich war, konnten wir es dort auch nicht lange aushalten. Wir krochen vorsichtig weiter und entdeckten unter dem Drucklager[1]) der Maschine ein anderes gutes Versteck. Hier saßen wir, jeder auf einer Seite, bis zu den Hüften in öligem schlammigem Salzwasser 38 Stunden lang. Nachts krochen wir in den Bunker und konnten da für kurze Zeit unsere Glieder ausstrecken. Wir hielten abwechselnd Wache, um nicht überrascht zu werden und durften uns auch von den schwedischen Heizern und Trimmern nicht sehen lassen. Meine Haut, die durch das furchtbare Schwitzen des Körpers arg vom „Roten Hund" mitgenommen war, hatte stark unter der Einwirkung des öligen Salzwassers zu leiden. Das Hautjucken wurde geradezu unerträglich. Endlich, am 11. Juni vormittags, hörten wir die Maschine sich in Bewegung setzen und merkten, daß das Schiff in See dampfte. Bis gegen Abend warteten wir noch, dann krochen wir an Deck und wurden von dem schwedischen Offizier gut aufgenommen. In meinem ganzen Leben habe ich die Wohltat eines Bades nie so empfunden wie jetzt nach dem Aufenthalt unter dem Drucklager. Am 10. Juni abends ging ein großer englischer Transportdampfer von Port Said nach den Dardanellen mit etwa 3000 Mann australischer Truppen an Bord. Der englische Kontroll-Offizier hatte dem Kapitän der „Canton" unsere Namen genannt und gesagt, er wisse, daß wir

[1]) Das Drucklager liegt unter der Schraubenwelle zwischen der Maschine und der Schraube und hat den Zweck, den Druck der Schraube auszugleichen.

zwei Offiziere der Hamburg-Amerika-Linie wären. Nachdem er drohte, das Schiff ausräuchern zu lassen, besann er sich später doch eines anderen und meinte, falls wirklich noch Deutsche an Bord wären, müßten sie tot sein; von ihm steht eine Eintragung im Tagebuch des D. „Canton", daß er das ganze Schiff persönlich vier Tage lang durchsucht und beobachtet habe und daß keine lebenden Deutschen mehr an Bord seien. Am 17. Juni morgens nahm das Schiff in Oron Bunkerkohlen und verließ an demselben Abend wieder diesen französischen Hafen. Hier war keine Untersuchung; der Kapitän hatte versichert, daß keine Deutschen, Österreicher oder Türken an Bord seien, und daraufhin wurde das Schiff nicht weiter beschwert. Bei Gibraltar am 19. Juni 5 Uhr nachmittags wurde D. „Canton" von einem englischen Torpedoboot aufgefordert, vor Gibraltar zu ankern. Die Papiere wurden gesichtet, die Mannschaft überholt und dann konnte der Kapitän nach dreistündigem Aufenthalt die Reise fortsetzen. Vor dem Fortsetzen der Reise hatte der Kapitän des D. „Canton" noch ein Schreiben unterzeichnen müssen, daß sein Schiff in Gibraltar in jeder Weise höflich behandelt und schnellstens abgefertigt worden wäre. In der Straße von Gibraltar wurde das Schiff noch zweimal angerufen und die Papiere nachgeprüft. Auf der Reise nach Kirkwall trat nichts bemerkenswertes ein. Der Kapitän wählte seinen Kurs weit von der Küste, und nur auf der Höhe der Einfahrt zum englischen Kanal bemerkte ich zwei größere englische Passagierschiffe, die mir zu kreuzen schienen, also einen Zickzackkurs verfolgten. Ich konnte aber sonst nichts in der Nähe sehen, was die Veranlassung hätte sein können. Am 24. Juni mittags bemerkte ich in weiter Entfernung der irländischen Küste zu Rauch aufsteigen und bald erkannte ich ein englisches Kriegsschiff mit drei Schornsteinen, das schnell näher kam und sich als ein Hilfskreuzer entpuppte. Mein Kamerad und ich gingen jetzt, da wieder Gefahr im Anzuge war, in den Trockentank, unter den Kesseln. Da die Temperatur des Wassers außenbords jetzt nur 8 Grad Celsius betrug, war die Hitze im Tank nicht so groß. Während der Reise hatte ich den Tank einigermaßen hergerichtet, so daß wir wohl gut mehrere Tage auch mit dichtgeschraubtem Mannlochdeckel dort aushalten konnten. Die Gefahr für uns entdeckt zu werden, hatte sich jetzt bedeutend vermindert, da ja auch dem Kapitän wohl oder übel alles daran liegen mußte, uns versteckt zu halten. Ich hatte mit dem 1. Ingenieur der „Canton" Signale verabredet, die mich Gefahr zeitig genug erkennen lassen sollten. Falls die Engländer in Kirkwall nach dem Trockentank fragen sollten, hatte ich weiter verabredet, ihnen erst den Backbordtank zu weisen, so daß ich mittlerweile Zeit gewinnen konnte, den Steuerbordtank zu verlassen und unter das Drucklager zu kriechen. Um 2½ Uhr Nachmittag stoppte „Canton"; ein englischer Offizier

und fünf mit Gewehren bewaffnete Matrosen kamen an Bord, und der englische Offizier kommandierte das Schiff nach Kirkwall. D. „Canton" befand sich zurzeit in der Nähe der Kirla-Inseln; es wurden viele Fischdampfer passiert, die Kontrolldienst auszuüben schienen und mit D. „Canton" morsten. Vom schwedischen I. Offizier, Herrn Melin, hörte ich, daß der englische Offizier die Brücke nicht verlassen habe, aus Furcht vor deutschen U-Booten. Vom 25. Juni bis 1. Juli mittags lag „Canton" auf Kirkwall-Reede. Das Schiff wurde von englischen Zolloffizieren auf Deutsche untersucht und von Land aus scharf beobachtet. Schiffsboote zu Wasser zu lassen, war streng verboten. Nur der Kapitän durfte einige Stunden zur Abwicklung seiner Geschäfte an Land, wurde von einem kleinen Fischdampfer abgeholt und später wieder an Bord gesetzt. Für die im Hafen mit ihren Schiffen liegenden Kapitäne war ein Hotel am Hafen frei gegeben. Nur hier durften die Kapitäne sich aufhalten. In Kirkwall war die Lufttemperatur nur 10 Grad Celsius. Mein wollenes Zeug war alles in Perim vom Engländer genommen worden, und ich empfand den Klimawechsel recht empfindlich. Über mir die Tankdecke war zwar heiß, aber der Zementboden, auf dem ich lang ausgestreckt liegen mußte, war feuchtkalt, und mein Kamerad, wie auch ich, hatten eine tüchtige Erkältung bekommen. Gefährlich war das verräterische Niesen, das sich bei uns einstellte und im leeren Tank jedesmal ein laut schallendes Geräusch verursachte. Mit allergrößter Anstrengung mußten wir das Niesen unterdrücken. Am 1. Juli bekam das Schiff Erlaubnis zum Fortsetzen der Reise und verließ um 2½ Uhr nachmittags den Hafen für Kopenhagen. In der Nähe der Ausfahrt lagen zwei englische Torpedoboote und versahen Wachtdienst. D. „Canton" wurde nicht weiter angehalten.

Am 4. Juli ankerte „Canton" vor Kopenhagen und dampfte am nächsten Morgen in den Hafen. Ich erhielt vom deutschen Konsulat einen Ausweis zur Weiterfahrt nach Hamburg, während Herr Gaul nach Kiel zu reisen beabsichtigte und am 5. Juli mitternachts von Kopenhagen abreiste. Am 6. Juli abends erreichte ich Hamburg, meldete mich am nächsten Tage bei der Hamburg-Amerika-Linie und stellte mich der Militärbehörde zur Verfügung.



Im Auto durch die Urwaldnacht.

Von F. Metzner, damals Plantagenbesitzer;
von Fileba (Deutsch-Neuguinea) an Bord S. M. S. „Geier".

Am 29. Juli 1914 hatte ich die große Freude, meine, über Niederländisch-Indien von Deutschland eingetroffene Mutter in Käwieng, dem Hauptort der großen Insel Neu-Mecklenburg in Deutsch-Neuguinea, an Bord des Lloyddampfers „Manila" zu begrüßen. Sie wollte mir eine Zeitlang auf meinen Südsee-Besitzungen Gesellschaft leisten und dann mit mir über Amerika die Heimreise nach Deutschland antreten. Wir fuhren zusammen im Auto auf meine etwa 85 Kilometer entfernte Hauptplantage Fileba. Die Fahrstraße führt fast dauernd an der Küste entlang, die ihre dichtbewaldeten Fühler weit hinausstreckt in das azurblaue Meer, das seinen weißen Gischt in goldfunkelnden Kaskaden hoch an den schwarzen Klippen aufspritzen läßt. Durch musterhafte Kokosnußplantagen der Europäer, malerische Eingeborenendörfer und streckenweise durch die dämmernde Stille des unberührten Urwalds führte uns unser Weg. Die sonst so herrlich reine Luft und die wundervollen Fernblicke wurden leider beeinträchtigt durch schweren Dunst, der über dem Lande lagerte, eine Folge der seit Wochen im Innern wütenden Feuersbrunst, die durch den langen Mangel jeglicher Niederschläge im „Busch" reichlich Nahrung fand. Da große Gefahr bestand, daß das Feuer eines Tages auf die Plantage übergreifen könnte, mußten wir uns und unsere Arbeiter in dauernder Alarmbereitschaft halten, weshalb ich mich meiner Mutter leider nicht in der Weise widmen konnte, wie ich es gern getan haben würde; ich tröstete mich damit, daß die Gefahr ja nicht ewig anhalten würde, und ich mich dann später mehr um sie kümmern könnte. Wir ließen breite Feuerschneißen an den drei Buschgrenzen schlagen (die vierte wird vom Meer gebildet), die gründlich gefegt wurden, um dem Feuer keine Nahrung zu bieten, und ließen von Arbeitern Postenketten vom Rande des Buschfeuers bis zu den Wohnhäusern bilden, durch die wir sofort alarmiert wurden, wenn das Feuer der Plantage zu nahe zu kommen drohte. Manche Nacht wurden mein Teilhaber und ich durch die ängstlichen Rufe der Eingeborenen aus dem Schlaf geschreckt, um sogleich auf ein stets gesatteltes Pferd zu springen und an die Stelle der drohenden Gefahr zu sprengen. Manchmal war es blinder Alarm, aber oft mußte durch Umlegen von Bäumen, Abhauen des Unterholzes und Löschen des Feuers mit Palmenwedeln oder dergl.

die Gefahr von der Plantage abgewendet werden. Die meiste Zeit mußten wir draußen verbringen, um den Weg des Feuers mit wachsamen Augen zu verfolgen und Vorbeugungsmaßregeln auszuführen. Auch für die eingeborenen Arbeiter war dies eine schwere Zeit, und wir haben uns gefreut, mit welcher Hingebung und Ausdauer sie die nötigen Arbeiten ausführten, um unsern gefährdeten Besitz zu erhalten.

Als wenn wir in dieser Zeit nicht genug Sorgen und Unruhe gehabt hätten, kam eines Tages der Verwalter der Nachbar-Plantage atemlos angesprengt, warf sich in einen Korbsessel auf meiner Veranda und streckte mir einen Brief entgegen mit den hastig hervorgestoßenen Worten: „Was sagen Sie dazu?"

Der Brief war von einem gemeinsamen Bekannten, der zurzeit in Käwieng weilte und enthielt unverständliche Andeutungen von wilden Kriegsgerüchten, die von Rabaul gekommen seien. Ich erwiderte: „Entweder sind in Rabaul Eingeborenen-Unruhen ausgebrochen oder in Europa ist Krieg. Vorläufig können wir nichts unternehmen, wir werden schon bald Näheres erfahren." Und dies geschah sehr schnell. Während wir noch unsere Vermutungen austauschten, traf ein eingeborener Polizeisoldat des Bezirksamts auf dem Fahrrad ein, der uns ein Telegramm des Gouverneurs übergab, durch das die Kriegserklärungen gegen Deutschland bekannt gegeben und der Kriegszustand über das Schutzgebiet Deutsch-Neuguinea verhängt wurden. Diese Nachricht traf uns völlig unerwartet, da wir dort draußen nicht das Geringste von Anzeichen eines drohenden Krieges gehört hatten. Wir beschlossen sofort, am nächsten Morgen nach Käwieng zu fahren, um Näheres zu erfahren und uns zur Verfügung zu stellen. Ich packte in Eile meine Marine-Ausrüstung zusammen, da ich mich im Mobilmachungsfalle dem Chef des Kreuzergeschwaders in Tsingtau zur Verfügung zu stellen hatte.

In Käwieng trafen wir die dort versammelten Pflanzer, Kaufleute und Beamten in begreiflicher Aufregung; war doch unser geliebtes Vaterland in Gefahr, und wir, so fern der Heimat, konnten ihm nicht helfen! Die merkwürdigsten Gerüchte schwirrten durch die Luft. Schon unter normalen Verhältnissen wucherte ja dort draußen der „Busch- oder Küstenklatsch" wie die tropische Vegetation; wieviel mehr nun, da der Krieg ausgebrochen war! — Nachdem ich festgestellt hatte, daß keine Möglichkeit vorhanden war, von Käwieng fortzukommen, wäre es auch zunächst nur bis Rabaul gewesen, ließ ich mir vom Bezirksamtmann bescheinigen, daß ich versucht hatte, meinen Mobilmachungsbefehl auszuführen, was jedoch wegen Mangel jeglicher Schiffsverbindung zurzeit nicht möglich war. Ich bat den Bezirksamtmann, mir sofort Nachricht zukommen zu lassen, sobald sich eine Fahrgelegenheit bieten würde und besprach mit ihm die Einrichtung eines Nach-

richtendienstes durch Stafetten-Radfahrer. Ferner erbot ich mich mit Rücksicht auf möglicherweise ausbrechende Unruhen der Eingeborenen und der zahlreichen Chinesen, eine Abteilung Polizeisoldaten in Fileba zum Schutze der deutschen Ansiedler zu stationieren und das Kommando über diese zu übernehmen. Diese Abteilung sollte jedoch erst auf meine Nachricht bei Anzeichen drohender Unruhen mit Lastauto nach Fileba gesandt werden. Glücklicherweise wurde dies jedoch nicht nötig, da, abgesehen von kleinen lokalen Unruhen, die Eingeborenen wie auch die Chinesen sich ruhig verhielten. Auf dem Rückweg sprach ich bei sämtlichen Ansiedlern vor, um mit ihnen die Einrichtung des Stafettendienstes zu besprechen. Ohne Ausnahme stellten alle einen Radfahrer bereitwilligst zur Verfügung, hatte doch auf diese Weise jeder die Gewähr, über die Vorgänge in der Heimat auf möglichst schnelle Weise Nachricht zu erhalten. Schon in den nächsten Tagen schickte der Bezirksamtmann zur Probe eine Nachricht die Küste entlang, die in unerwartet kurzer Zeit durchkam. —

Bei meiner Rückkehr nach Fileba fand ich die Lage unverändert. Dicke Rauchschwaden lagerten über Meer und Land, die Höhenzüge des Schleinitzgebirges völlig verhüllend. Noch immer bestand die Gefahr, daß das Feuer auf die Palmenbestände der Plantage übergreifen könnte. Schon lange ruhten die Arbeiten in der Pflanzung, da sämtliche Arbeiter als Feuerwachen benötigt wurden. Nur wer einen derartigen Buschbrand erlebt hat, wird verstehen können, welches Maß von Aufregung, Unruhe und Arbeit ein solcher verursacht für den, der wertvolles Eigentum, die Frucht jahrelanger Arbeit und mannigfacher Entbehrungen, zu schützen hat. Oft weckte uns nachts das unheimliche Prasseln des unersättlichen Feuers, das dumpfe Krachen stürzender Urwaldriesen und das schußähnliche Knallen brennender Bambusbestände.

Trotz aller Vorsichtsmaßregeln, äußerster Wachsamkeit und andauernder Bemühungen sollte uns doch das Schlimmste nicht erspart bleiben. Es war an einem Donnerstag-Vormittag. Das Feuer war in der vergangenen Nacht in bedrohliche Nähe der hinteren Pflanzungsgrenze vorgedrungen. Die ganze Nacht waren wir mit sämtlichen Arbeitern erfolgreich bemüht gewesen, das Feuer von der Pflanzungsgrenze abzudrängen. Am Morgen ließ ich bei günstigem Winde ein Kuneifeld hinter der Pflanzung, das mit seinem hohen, ausgedörrten Grasbestand eine große Gefahr bildete, abbrennen, um eine Sicherheitszone herzustellen, die das Feuer nicht überschreiten konnte. Das angelegte Gegenfeuer fraß sich mit großer Gier, durch den Wind getrieben, durch das weite Grasfeld, bis es in großer Entfernung in dem Flammenmeer des brennenden Buschlandes verschwand, ein ausgedehntes, verkohltes Gebiet zurücklassend, das für jedes Feuer ein unüberbrückbares Hindernis bedeutete. Während ich noch einige Sicherheits-

posten anstellte, die die noch glimmenden Grasbüschel ablöschen sollten, um jede Gefahr zu beseitigen, vernahm ich wildes Geschrei der Eingeborenen in meinem Rücken, worauf ich sofort in dieser Richtung davonsprengte, um die Ursache festzustellen. Beim Näherkommen erkannte ich zu meinem Schrecken, daß das Feuer an einer Stelle der hinteren Pflanzungsgrenze durch den Wind über die Feuerschneiße hinweg in die Pflanzung hineingetrieben war und über die hintersten Palmenreihen herfiel. Sofort war mir klar, daß ich mit den verfügbaren Leuten des Feuers nicht Herr werden konnte; ich verteilte sie so, daß das Fortschreiten der Flammen nach Möglichkeit verzögert wurde, und jagte im gestreckten Galopp nach dem, einige Kilometer entfernten Dorfe Munuwai, dessen sämtliche Einwohner, Männer, Frauen und Kinder, sich auf meine Aufforderung bereitwilligst und unverzüglich, was bei den Kanaken immerhin etwas bedeutet, im Laufschritt nach der Brandstelle begaben. Mit den uns nun zur Verfügung stehenden Hilfskräften, mehrere Hundert an der Zahl, umstellten wir das inzwischen weit in die Pflanzung vorgerückte Feuer. Mit bewundernswertem Mute und Nichtachtung ihrer Person kämpften die braven Eingeborenen wider das rasende Element; ihre nur mit einem Lendentuche bekleideten Körper litten sehr unter der gewaltigen Hitze, die die Feuersbrunst im Verein mit der sengenden Tropensonne ausstrahlte; aber Schritt um Schritt mußten die wackeren Kämpfer zurückweichen. Wohl gelang es, den Vernichtungsweg des Feuers zu verlangsamen, jedoch nicht, es zu löschen. Hierhin und dorthin ritten wir, mein Teilhaber und ich, immer wieder die Leute ermunternd und zu kräftiger Gegenwehr anfeuernd. Plötzlich tauchte aus dem dicken Qualm ein mir unbekannter, rauchgeschwärzter Europäer. Auf meine erstaunte Frage, wer er sei und wo er herkäme, erklärte er mir, daß er der Kapitän eines Schoners sei, der nach Fileba gekommen sei, um Kopra abzuholen; er habe das Feuer von See aus gesehen, sofort geankert und sei mit seiner Mannschaft schnellstens an Land gerudert, um uns zu Hilfe zu kommen. Ich dankte ihm herzlich für seine Bereitwilligkeit und bat ihn, an der anderen Grenze die Leitung zu übernehmen, da dorthin das Feuer seinen Weg zu nehmen drohte. Als ich wieder einmal mit meinem Teilhaber zusammentraf, gaben wir unsern ernsten Besorgnissen Ausdruck: Wenn der Wind nicht drehte, so wären alle unsere Bemühungen ohne Erfolg; das Feuer würde unaufhaltsam seinen Weg durch die Pflanzung verfolgen und die wertvollen Palmenbestände, die Frucht jahrelanger Arbeit, erbarmungslos vernichten!

Aber zu unserer unbeschreiblichen Erleichterung kam der Wind uns zu Hilfe. Am Spätnachmittage setzte die so sehnsüchtig erwartete Seebrise mit ziemlicher Stärke ein und trieb das Feuer aus der Pflanzung in den Busch zurück! Wenn somit auch die ärgste Gefahr

beseitigt war, so konnte an Ruhe doch noch lange nicht gedacht werden. Der Weg, den das Feuer genommen hatte, bildete eine brennende, schwelende und glühende Fläche, und diese glimmenden Teile galt es einzeln abzulöschen, bestand doch die Gefahr, daß sie durch den Windzug zur neuen Flamme angefacht werden konnten. Als wir das Brandfeld abritten, konnten wir zu unserer Freude feststellen, daß die Palmen nur unerwartet wenig Schaden genommen hatten, nur die unteren, dürren Wedel waren von den Flammen verzehrt worden. Die Palmen haben sich denn auch in den folgenden Jahren überraschend gut entwickelt. Auch stellte es sich heraus, daß das Feuer einen weit kleineren Streifen der Pflanzung ergriffen hatte, als es anfangs schien, da durch den dichten Rauch die Übersicht beeinträchtigt wurde. Nachdem wir die Plantagenarbeiter für die Löscharbeiten verteilt hatten, wurden die freiwilligen Helfer zur Station bestellt, wohin wir ebenfalls ritten, um diesen den wohlverdienten Lohn für ihre wirksame Unterstützung auszuzahlen. Für unsere Leute wurden Extra-Rationen gekocht und diese mit wollenen Decken zur Brandstelle gebracht, da sämtliche Leute noch draußen auf Posten bleiben mußten, um bei neuer Gefahr sofort zur Hand zu sein. Der hilfsbereite Kapitän nahm nach einer kleinen Erfrischungspause seine Ladung ein und ging in See, von unseren aufrichtigen Dankesworten begleitet. Nun wandte ich mich zu meinem Wohnhause, wo ich meine Mutter in erklärlicher Aufregung vorfand. Sie hatte zusammen mit der Gattin meines Teilhabers von der Veranda aus durch Ferngläser unsere Kämpfe mit dem Feuer verfolgt und war mit uns dankbar, daß nun die größte Gefahr beseitigt war. Meine Mutter hatte in Gemeinschaft mit dem chinesischen Koch ein besonders gutes Essen hergerichtet, dem ich jedoch nicht die gebührende Ehre erweisen konnte, da ich nicht den geringsten Appetit hatte, obwohl ich den ganzen Tag noch nichts gegessen hatte; nur einen unlöschbaren Durst hatte ich infolge der gewaltigen Hitze und Anstrengung mitgebracht. Gegen 9 Uhr abends ließ ich ein Feldbett und eine Laterne in die Nähe der Feuerstelle schaffen, da ich im Hause doch nicht hätte schlafen können. Ich ritt nochmals die Postenlinien ab und überzeugte mich, daß vorläufig keine direkte Gefahr bestand. Das Feuer leuchtete in einiger Entfernung zwischen den Baumstämmen und fraß seinen Weg immer tiefer in den Busch hinein. Nachdem ich den Leuten nochmals größte Wachsamkeit eingeschärft und ihnen gesagt hatte, daß sie sofort laut rufen sollten, falls das Feuer wieder in bedrohliche Nähe käme, ritt ich zum Strandpavillon, wo ich mich auf das niedrige Feldbett warf, den Zügel am Arm. In dieser Lage konnte ich reine Luft atmen, da der beißende Rauch in einiger Höhe über der Erde lagerte; dies hatte auch mein Pferd schnell herausgefunden und es hielt seinen Kopf gesenkt dicht an meinem. An Schlaf war natürlich

für mich nicht zu denken. Ich rauchte eine Zigarre nach der andern und horchte gespannt in die Nacht hinaus. Zur Rechten rollte die Brandung mit dumpfem Dröhnen an die Küste, und auf der anderen Seite knackten und knisterten die Flammen unaufhörlich im Urwald. Wie oft ich in dieser Nacht aufgesprungen und an die Brandstelle geritten bin, könnte ich nicht sagen. Jedes ungewöhnliche Geräusch, jeder Ruf alarmierte mich, und ich begrüßte die aufgehende Sonne mit großer Erleichterung. Ich kontrollierte noch einmal die Brandstelle, gab die nötigen Anweisungen und ritt dann nach Haus, wo ich mich durch ein kühles Bad erfrischte. Dieser ganze Tag und der nächste, Freitag und Sonnabend, wurden mit Lösch- und Aufräumungsarbeiten ausgefüllt. Die Löscharbeiten nahmen sehr viel Zeit in Anspruch, da in der Nähe der Brandstelle kein Wasser vorhanden war, solches vielmehr in Bambusrohren vom Strande herangeholt werden mußte, was eine mühevolle Arbeit war. Am Sonnabend endlich konnte jede Gefahr als beseitigt gelten, worauf die Leute sich der wohlverdienten Ruhe hingeben konnten.

Am Nachmittage des folgenden Tages, Sonntag, machte ich mit meiner Mutter, meinem Teilhaber, dessen Gattin und kleinem Sohne einen Spaziergang durch die Pflanzung zur Besichtigung der Brandstelle. Auf dem Rückwege äußerte ich zu meiner Mutter, daß wir in den nächsten Tagen nochmals meine weißen Marine-Uniformen durchsehen wollten, ob sie in Ordnung seien für den Fall, daß sich mir doch noch eine Gelegenheit bieten würde, meinem Mobilmachungsbefehl Folge zu leisten. Alle zweifelten daran, daß sich mir jetzt noch eine Möglichkeit bieten würde, wegzukommen. An diesem Abend habe ich endlich wieder mit Appetit essen können, war jedoch sehr abgespannt, was nach den vielen Aufregungen und Anstrengungen der letzten Wochen und ganz besonders der letzten drei Tage ja schließlich nicht zu verwundern war. Ich entschuldigte mich daher gegen 9 Uhr abends bei meiner Mutter und zog mich ins Fremdenhaus zurück, um einen langen Schlaf zu tun. Vor dem Hinlegen trat ich noch auf die Veranda hinaus, von wo ich einen großen Teil der Pflanzung und ein Stück der Küste übersehen konnte. Der Mond spiegelte sich friedlich in der ruhigen See und beschien die dicken Rauchschwaden, die bei der herrschenden Windstille noch immer tief über den Palmen hingen. Eine wohltuende Ruhe ging von der erhabenen Natur auf mich über, und meine Gedanken schweiften über Länder und Meere zur fernen Heimat, wo jetzt die Brüder mit der Waffe in der Hand unser Heiligstes verteidigen mußten. Hier der Kampf gegen das unerbittliche Element und daheim der so viel schwerere Kampf gegen ein Heer noch unerbittlicherer Gegner. Ich kam mir so klein vor an diesem Abend und wünschte von Herzen, mit meinen schwachen Kräften doch meinen Brüdern in der Stunde der Not beistehen zu dürfen.

Und dieser Wunsch sollte unerwartet schnell in Erfüllung gehen. Ich mußte bereits eine ganze Weile geschlafen haben, als ich erwachte, ohne zu wissen weshalb. Mein erster Gedanke war der, daß das Feuer wieder neu ausgekommen und ich durch die Rufe der Leute geweckt worden sei. Ich trat auf die Veranda und überblickte die Pflanzung; alles war dunkel und still und nirgends ein Feuerschein zu entdecken. Da plötzlich vernahm ich, wie jemand meinen Namen rief! Schon der menschliche Ruf an sich ist in der nächtlichen Stille der Südsee-Inseln etwas Ungewöhnliches, noch viel mehr aber der Ruf eines Weißen, und ein solcher mußte es sein, der hier mitten in der Nacht ganz deutlich: „Herr Metzner! Herr Metzner!" rief. Ich fragte, wer da sei, und erfuhr, daß es ein Bekannter aus Käwieng war, der mir einen Brief zu übergeben hätte, wie er vermutete den Gestellungsbefehl. Mittlerweile war mein Hausjunge wachgeworden, der nun das Tor öffnete und den nächtlichen Besucher einließ. Dieser erzählte, daß er mit einem Motorschoner am Abend vorher in Katu, etwa halbwegs zwischen Käwieng und Fileba, geankert und sich schlafen gelegt hätte. Kurz darauf wäre er von einem Eingeborenen geweckt worden, der mit Lastauto von Käwieng angekommen war, um ihm den Brief zu übergeben mit der Weisung von Käwieng, mit dem Auto nach Fileba zu fahren und mir den Brief auszuhändigen. Beim flackernden Scheine des Windlichts öffnete ich den Brief, der tatsächlich den Gestellungsbefehl enthielt, mit der kurzen Weisung, mich bis 6 Uhr morgens desselben Tages in Käwieng an Bord S. M. S. „Geier" zur Ableistung der Kriegsdienstpflicht zu melden. Ich sah auf die Uhr: es war 2 Uhr morgens! Darauf fragte ich Herrn D., wie lange er bis Käwieng gebrauchen würde, worauf er erwiderte: „Wenn es nicht aufs Auto ankommt, können wir in drei Stunden in Käwieng sein!" Ich setzte die Abfahrt auf drei Uhr fest. Durch die Unruhe war auch meine Mutter wachgeworden, die ängstlich von der Veranda des Wohnhauses herüberrief, ob das Feuer wieder ausgebrochen sei. Ich ging hinüber und teilte ihr meine bevorstehende Abfahrt mit, was sie erklärlicherweise in ziemliche Aufregung versetzte. Darauf telephonierte ich meinen Teilhaber an, der sofort herüberkam. Nun folgte ein hastiges Packen unter gleichzeitigen Besprechungen mit meinem Teilhaber über geschäftliche Angelegenheiten, bei denen natürlich auch die Möglichkeit berücksichtigt wurde, daß ich nicht wiederkommen würde. Dann ein kurzer Imbiß mit einer Tasse heißen Kaffees und schon ertönte von unten die Hupe des Autos, gefolgt von der Meldung: „3 Uhr!!" Nach kurzem Abschied von meiner Mutter und meinem Teilhaber bestieg ich das Auto, auf das bereits meine Koffer gebracht worden waren. Gerade als wir abfahren wollten, rief mein kleiner Chinesenkoch: „Master! Master!", kam den Hügel herabgelaufen und drückte

mir atemlos das Reservemagazin meiner Browning, das ich auf dem Nachttisch im Schlafzimmer hatte liegen lassen, in die Hand mit den Worten: „Schieß recht viele Engländer tot!"

Nun begann die Fahrt. Erst zwischen den stattlichen Palmenreihen der Plantage hindurch, die ich nie wiedersehen sollte, wo uns das fahle Licht des Mondes den Weg zeigte, bis wir in den dunklen Urwald einfuhren, wo wir den Weg nur fanden, weil wir ihn sehr gut kannten. Das Knattern des Motors hallte unheimlich in der tiefen Stille der Urwaldnacht; vorwärts, so schnell wie möglich vorwärts! Da — plötzlich gab es einen Ruck und das Auto stand! Wir waren in ein mit Sand gefülltes großes Loch in der Straße geraten und bis an die Achse eingesunken. Alles Vorwärts- und Rückwärtsschalten nützte nichts, der Motor raste, das Auto ruckte, aber es ging weder vorwärts noch rückwärts! Wir sprangen ab, räumten mit am Wagen befindlicher Schaufel und Hacke den Sand von den Rädern weg, versuchten es wieder mit dem Motor; das Auto bewegte sich etwas, aber nur, um sofort von Neuem zu versinken. Nun sahen wir uns um, wo wir eigentlich waren. In nicht allzugroßer Entfernung mußte das Dorf Lemakott liegen; von dort mußte Hilfe geholt werden, sollte nicht durch diesen unerwarteten Aufenthalt mein Erreichen des „Geier" überhaupt unmöglich gemacht werden. Es war bereits gegen 4 Uhr morgens! Ich eilte in das Dorf und alarmierte die Eingeborenen. Wer jemals mit solchen zu tun gehabt hat, weiß, was dazu gehört, die Eingeborenen zu dieser nachtschlafenen Zeit aus den Hütten und gar noch an die Arbeit zu bekommen; aber es mußte sein und es gelang mir auch, etwa Hundert Eingeborene mit Äxten und Messern ausgerüstet im Laufschritt an die Unfallstelle zu bewegen. — Seit dem Feueralarm in Fileba besaß ich ja eine gewisse Übung in derartiger Tätigkeit. — Nun begann ein fieberhaftes Arbeiten. In der Nähe stehende, nicht zu starke Bäume wurden umgelegt und zu einem Knüppeldamm vereinigt, der Sand wurde weiter weggeschaufelt, um eine schräge, feste Fahrbahn für das Auto zu schaffen. Teils um sich zu erwärmen, denn die Tropennacht war empfindlich kühl, teils um besser sehen zu können, hatten die Eingeborenen aus trockenen Palmenwedeln Fackeln hergestellt. Diese beleuchteten mit ihren tanzenden Lichtern das eigenartige Bild: In der Mitte die massigen Umrisse des großen Lastautos, des Produktes der modernen Technik, um diese herum ein wilder Haufen durcheinanderspringender, sich bückender und streckender schwarzer, nackter Menschen, die noch nicht über die ersten Anfänge der Zivilisation hinausgekommen sind, als Umrahmung die schwarze Wand der Urwaldriesen, hier und da durchbrochen durch schlanke Kokospalmen. Nach etwa einstündiger schwerer Arbeit gelang es endlich mit vereinten Motor- und Menschenkräften das Auto aus der sandigen Stelle heraus und

auf festen Boden zu bekommen. Kostbare Zeit war verloren, und es galt nun, durch erhöhte Geschwindigkeit den Verlust wieder wettzumachen. Der Motor raste auf höchster Tourenzahl, das Auto eilte durch die kühle Nacht dahin, vorüber an friedlich schlafenden Eingeborenendörfern und Europäersiedelungen, durch dichten Urwald und weite Grassteppen. — Meine Gedanken wanderten zurück nach Fileba, wo ich meine alte Mutter hatte verlassen müssen, allein in gänzlich fremdem Lande, unter völlig ungewohnten Verhältnissen und unter unkultivierten Eingeborenen, deren Sprache sie noch nicht einmal verstand; wo ich meinen Teilhaber hatte verlassen müssen, gerade zu einer Zeit, wo meine Mitarbeit wegen der noch immer nicht beseitigten Feuersgefahr, drohender Eingeborenen-Unruhen und der durch den Krieg sicher immer schwieriger werdenden Bewirtschaftung unserer beiden Plantagen wichtiger war denn je! Diese ernsten Bedenken wurden jedoch aufgewogen durch das erhebende Bewußtsein, nun doch noch dem Rufe des Vaterlandes folgen zu können und die Möglichkeit zu haben, mit meinen schwachen Kräften an dem Werke der Verteidigung meiner geliebten Heimat, wenn auch fern von ihr, mitwirken zu dürfen! —

Unaufhörlich eilte das Auto weiter. Der junge Tag brach an und das Leben in der Natur erwachte. Die nächtliche Musik der Grillen war verstummt und wurde durch das Krächzen über uns dahinfliegender Papageien abgelöst. In meinem leichten weißen Anzug wurde es mir empfindlich kühl, und als wir die Pflanzung Katu erreichten, stoppten wir vor dem Wohnhause, wo ich den Verwalter, der gerade heraustrat, um die Leute zur Arbeit zu verteilen, um einen Mantel bat. Wir erwärmten uns noch schnell durch einen Schnaps und weiter ging die Fahrt. Auf den Plantagen, die wir durcheilten, begann gerade das Tagewerk, und die deutschen Besitzer riefen mir Abschiedsgrüße zu und wünschten mir alles Gute. —

Es war bereits 7 Uhr vorüber, als wir uns Käwieng näherten, und ich hatte nicht allzuviel Hoffnung, doch noch an Bord zu kommen. Zu meiner großen Freude erblickten wir jedoch plötzlich in der Richtung des Hafens, den wir noch nicht sehen konnten, zwei kerzengerade aufsteigende Rauchsäulen, das Zeichen, daß wir noch nicht zu spät kamen. Als wir dann von der Höhe hinabfuhren, sahen wir S. M. S. „Geier“ mit seinem Kohlendampfer im Hafen vor Anker liegen. Wie ich später erfuhr, hatte sich die Abfahrt verzögert, da die Anbordnahme von störrischem Schlachtvieh unerwartet viel Zeit in Anspruch nahm. Nach kurzer Fahrt am Strande entlang hielten wir vor dem Haus meines Geschäftsfreundes, der mich beglückwünschte, daß ich doch noch rechtzeitig gekommen war, und mich einlud, in seinem Hause eine Flasche Sekt zum Abschied zu trinken. Da ich jedoch bemerkt hatte, daß der

„Geier" sämtliche Boote eingesetzt, die Backspieren beigeklappt und das Fallreep geheißt hatte, dankte ich verbindlichst für die Einladung und bat um ein Boot. Es war nur ein kleines Dingi vorhanden, in das wir meine Koffer packten. Darauf verabschiedete ich mich von meinem Geschäftsfreunde, nahm auf den Koffern Platz, und mein treuer Autoführer ruderte mich den letzten Teil der Reise hinüber zum „Geier". Dort angelangt, kletterte ich durch eine Geschützpforte an Bord, nahm mein Gepäck über und verabschiedete mich von Herrn D., der mir durch sein gutes Fahren das Anbordkommen ermöglicht hatte. Als ich mich umwandte, traten sechs junge Leute in Marine-Uniformen auf mich zu, um mich zu begrüßen, und ich erkannte zu meiner Freude in ihnen junge Kaufleute und Pflanzer, die, wie sie mir sagten, bereits am Abend vorher als Reservisten und Kriegsfreiwillige an Bord gekommen waren. —

An dem Vibrieren des Schiffes merkte ich, daß bereits Anker gehievt wurde, und eilte deshalb sofort auf die Kommandobrücke, wo ich mich beim Kommandanten an Bord meldete. Unmittelbar darauf ging S. M. S. „Geier" in See. Zahlreiche Boote mit deutschen Ansiedlern umlagerten das Schiff, um uns zum Abschied alles Gute zu wünschen. Als S. M. S. „Geier" die Gig des Bezirksamtmanns passierte, erhob sich dieser und rief: „Drei Hurras für unsere scheidenden Kameraden!", in die alle Bootsinsassen begeistert einstimmten.



Deutsche Neger.

Von Georg Warlich, damals Offizier des Norddeutschen Lloyd; von São Vicente (Kapverdische Inseln) über Rotterdam an Bord der „Scharnhorst“ in Kiel.

Am Abend des 2. August 1914, um 9 Uhr, nördlich von Bull Rock, erhielten wir ein Telegramm vom Konsulat in Las Palmas: „Bringen Sie sich in Sicherheit, englische Kreuzer in der Nähe“, worauf wir S. Vicente de Cabo Verde als nächsten neutralen Hafen anliefen, den wir am Abend des 3. August erreichten. In der Nacht vom 2. bis 3. August kam die Nachricht vom Ausbruch des Krieges mit Rußland, dann mit Frankreich. Sämtliche deutschen Schiffe stellten den offenen Funkenverkehr ein. In S. Vicente erhielten wir noch am 4. August Kohlen von unserer englischen Agentur-Firma. Telegramme wurden aber schon mit Achselzucken betreffs Beförderung angenommen. Unsere drahtlose Station arbeitete ununterbrochen, um deutsche Schiffe zu warnen. Die Santa Barbara-Hamburg, die keine Station besaß und vom Passaros-Leuchtturm, der im Auftrage des Konsulats deutsche Schiffe warnen sollte, ein sinnloses Signal erhalten hatte, holten wir mit Raketen- und Flaggensignal herein. Als letztes Schiff lief, als schon englische Kreuzer im Hafen lagen, der Dampfer „Togo“ von Kamerun eines Nachts abgeblendet in den Hafen. Schlimm war es um Nachrichten bestellt. Erst am 28. August erhielten wir deutsche Nachrichten über Monrovia, eine Erlösung! Später kam ab und zu Post. — Am Tage nach der Ankunft hatten sich alle beim Konsul zum Kriegsdienst gemeldet, selbst der 60jährige Franziskaner-Bruder Hubert ließ seinen Paß als Krankenträger stempeln. Es herrschte Unmut, als das Konsulat Scheine herausgab, die jedem später zur Sicherheit dienen sollten, des Inhalts, daß an ein Durchkommen nach Deutschland nicht zu denken sei. Schwer hielt es allerdings, doppelt schwer, in diesem kleinen, von den Engländern ganz beherrschten Nest; dazu erschwerte Schwatzhaftigkeit, Kurzsichtigkeit und Neid der eigenen Landsleute das Abkommen. Mehr als einmal wir ich selbst nahe daran, mit Aussicht auf Erfolg wegzukommen; im letzten Augenblick verriet ein Landsmann das Geheimnis. Nur ein geringer Teil der Besatzungen entkam vor der Beschlagnahme der Schiffe von S. Vicente, und nur wenige nach Deutschland. Die meisten blieben bis Kriegsende interniert. Anfangs waren wir immer mit Bootsdienst beschäftigt, um wenigstens etwas zu exerzieren und, falls ein Kreuzer vorbeikäme, schnell bei der Hand zu sein:

Das schlief nach und nach ein. Als ich im November 1914 mit einem Engländer, der mich für Brasilien als Lotsen brauchen wollte, entkommen konnte (er hat Landsleute gut dorthin gebracht), packte mich das Fieber, das mich sechs Wochen nicht los ließ. Als ich die Nachwehen überwunden, ging der Tanz von neuem los. Wir hatten uns mittlerweile ein Negerboot gekauft, das zwei Mann regieren konnten, und in dem ich nun Tag für Tag lag. Verabredet war, daß ich meinen Freund Kunße von der „Santa Barbara" auf alle Fälle mitnehmen werde. So war alles klar, als endlich am Abend des 15. Juli 1915 ein schwedischer Dampfer „Alida Helsingborg" einlief. „Jetzt oder nie!" sagte mir mein Gefühl. Hin gings zur „Santa Barbara", zwei Minuten später weiter, als ob wir wie sonst die Schiffe abklappern wollten, wie man es von mir gewohnt war. Der schwarze Zollwächter glaubte, ich wollte zu dem in der Nacht auslaufenden Negersegler, der seine einen Monat dauernde Reise nach der Insel Sal antrat, um zur Abwechslung nach dort mitzufahren. Die dunkle Nacht war hereingebrochen, als wir an den Seglern vorbei, den englischen Kreuzer umfahrend, längsseit des schwedischen Schiffes anlegten. Lange lagen wir in der Dünung, tanzend und arbeitend längsseit, ehe man uns an Bord ließ. Dann dauerte es noch lange, bis der Kapitän sich erweichen ließ, wenn alles gut ginge, uns bis Las Palmas mitzunehmen. Immerhin etwas erreicht! Der Zwischendeckspassagier, der mit einem Matrosen uns herübergerudert hatte, kam bald darauf zurück und ließ sich auch von der Mannschaft verstecken; er kam wirklich nur bis Las Palmas. Wir fanden ein Versteck bei dem 3. Maschinisten. Ein bißchen Wild-West wars, sonst gings. Wir mußten uns verborgen halten. Nur ein flüchtiger Blick erhaschte noch das Schiff mit den zurückbleibenden Kameraden. Manch Freud und Leid versinkt, hoffentlich halten sie lange genug dicht. Welch frohes Gefühl, in Fahrt nach der Heimat! Gern gingen wir ans Ruder, dippten die Flagge vor dem Engelsmann, der vorbeikam. Leider merkten wir bald, daß die brave „Alida" kein Schnelläufer war, aber ein Zurück gabs nicht mehr. In Las Palmas sollten wir von Bord; wir kannten aber Schiff und Leute, einer traute dem andern nicht, aber alle waren uns wohl. Also besten Dank, Kapitän! Wir waren im Hafengetriebe untergetaucht. Fünfzehn Minuten später stöhnten wir unter den Heizerkojen im leeren Logis. Auf die Dauer hält das kein Mensch aus, bei 30 bis 40 Grad Hitze auf dem Boden, ein Brett vor der Nase, kein Platz zum Umdrehen; die Sonne brennt auch gerade auf die Schiffsseite. Endlich geht alles an Deck, und wir, halb gerädert, halb durchgedreht, rutschen auf allen Vieren ins Kabelgatt[1]) unter Trassen und Tauen, warm genug auch da; aber man kann sich umdrehen, und durch die Kettenführungen kommt Luft von oben.

[1]) Der Raum, in dem das Tauwerk aufbewahrt wird.

Um Mitternacht geht es auf allen Vieren wiederum in den Kohlenbunker, dessen Schüttluken offenstehen. Vorher ein kühner Griff durch das Messefenster und eine Anleihe im Zwiebackkasten! Seit dem Morgen kein Häppchen, aus dem Ablaufeimer unter der Pumpe ein Trunk! Dann Entdeckungsfahrt im dunklen Bunker, bis wir ein Plätzchen haben, wo man uns nicht so leicht entdeckt, dann Schlaf ungewiegt! Mein Kamerad ist jedoch etwas nervös. Am Kondensator[1]) ist es fast ebenso schlimm als im Heizerlogis. Endlich haben uns der 1. und 2. Maschinist erwischt: „Laßt Euch man von niemand sehen, hoffentlich gehts gut," dachten sie wohl. Der 2., ein Franzose von Vatersseite, hat ab und zu uns etwas zu essen liegen lassen; der 1. ließ den Wink fallen, daß es unter dem Schiffskessel noch am sichersten sei. Dort war es auch so. Warm war es auch; ich brachte es fertig, auf einem Stück Brett oben über dem Bilgenwasser[2]) zu schlafen, ohne hineinzufallen. Die Gase, die beim Feuerausmachen nach unten schlugen, schützten uns, als der Engländer das Schiff in Portland überholte. Der englische Offizier steckte seine Nase herab, dann brummte er: „Kann keine Ratte da unten in der Luft leben," und gabs auf zu suchen. Wir aber hatten derweilen die Nase auf dem Wasserspiegel, wo noch atemfähige Luft war; Mund, Nase und Augen liefen bei dem sauren Gas. Hätte es sich nicht bald gebessert, bis wir die Schicht durchbrochen und die Platte gelüftet, würde sich die Lunge gefüllt haben. Ein Laster stammt aus jener Zeit, da ich aus Mangel an anderen Nahrungsmitteln meinen Plattentabak aufzehrte. Ab und zu aßen wir auch etwas trockenen Mais, falls wir ihn erwischten, d. h. wenn er durchs Schott gesickert war. Aber in Portland erhielt der Schwede nicht, wie er wünschte, die Kohlen bis Kopenhagen. Er wurde nach Hull dirigiert: Also noch acht Tage länger Ungewißheit! Die Fahrt durch den Kanal hatte ihren eigentümlichen Reiz. Mein Kamerad meinte einmal, was ich von unserer Lage hielte. Der Minengefahr halber war die ganze Besatzung an Deck bei den Booten; Heizer und Maschinist kamen nur auf Augenblicke nach unten, um die notwendigste Bedienung vorzunehmen. Da tröstete ich meinen Freund, der nicht gedient hatte, mit dem Hinweis, daß bei einer Himmelfahrt des Schiffes, wir den ersten und höchsten Flug haben würden. Von mir hätte man noch nicht einmal den Namen gewußt, da mich niemand dem Namen nach kannte. An Dover kamen wir gut vorbei; dann waren wir in den Downs.[3]) Die erste Überholung verlief wie in Portland; allerdings mußten zwei Deutsche unter der Besatzung, uns bekannt, daran glauben.

[1]) Einrichtung, den aus dem Zylinder austretenden Dampf niederzuschlagen.

[2]) Das Wasser, das sich in dem untersten Schiffsraum, zwischen Doppelboden und Kiel sammelt, teils durch Undichtigkeiten des Rumpfes, teils von Abflüssen der Maschine.

[3]) Die Kreidehügel von Süd-England.

Haben nun diese ihre Meinung über unser Anbordsein ausgetauscht, wobei sie belauscht wurden? Wer weiß es? Der englische Offizier sagte mir nämlich später: „Wir hätten Sie dort nicht gefunden, wenn nicht durch Landsleute uns Ihre Spur verräten wäre. Deshalb suchten wir überall nach.“ Jedenfalls kam nach zwei Stunden, als mein Kamerad alles klar glaubte, plötzlich der 3. Maschinist mit kurzem Warnungsruf vorbei. Ich tauchte in das Wasser und Öl des Doppelbodens. Mein Kamerad wollte sein Zeug schonen, glaubte sich auch nach den bisherigen Erfahrungen noch etwas höher sicher und vergrub sich nur in der Flugasche unter dem Kessel. Seinen Anzug hat er gerettet, aber trotzdem er auch so von achtzehn Mann auf ungefähr sechzig Quadratmeter erst nach etwa einer Stunde gefunden wurde, hieß es jetzt: „Der andere muß auch da unten sein.“ Der Engländer war mit zwei Offizieren und zwanzig Mann gekommen, hatte die schwedische Besatzung auf dem Hinterdeck zusammengetrieben und dann das Schiff gründlich überholt, mit Stangen die Ladung durchstoßen usw., bis er den Doppelboden in Angriff nahm. Dort in der Bilge saß ich nun allein, ein wenig unbequem, den Kopf nach vorn gebeugt, die Hände über den Kopf vorgestreckt; höher war der Raum nicht. Bei anderer Haltung konnte mich das Licht der Blendlaternen erwischen. Da merke ich, daß meine Hose mit der Kniescheibe über die Wasserfläche ragt. 15 Minuten später heftet sich der Schein der Blendlaterne darauf. Man ruft mich an, steigt aber nicht herab, ich schweige, der Offizier richtet seinen Revolver herab, man fordert mich dreimal auf zur Übergabe, der Schuß versagt. Man kommt zur Überlegung, das Schießen dort sei für den Schützen ebenso gefährlich wie für den Beschossenen. Resultat: Mir wird mitgeteilt, daß eine Wache bleiben soll, bis ich mich ergeben habe, am anderen Morgen käme man mit noch anderen Mitteln. Auf den Gedanken, mich mit zwei oder drei Mann anzupacken, kam man nicht. Mittlerweile fror ich in dem kalten Wasser, war vom Trinkwasser abgeschnitten und hatte Zeit, die Aussichtslosigkeit meiner Lage einzusehen. Ich rief laut, was mit erlöstem Jubel beantwortet wurde. Man willigte in meine Bedingungen „keine Fesselung usw.“ ein und schämte sich, als man feststellte, daß ich gänzlich unbewaffnet war. Dem Offizier entgegnete ich, daß ich vor der Waffe, wie er wohl eingesehen habe, keine Angst habe, aber auch keinen Grund, mich zum Krüppel machen zu lassen; der Tod sei das kleinere Übel gewesen. Hätte ich einen Browning gehabt, so glaube er wohl selber nicht, daß einer seiner Leute lebendig aus dem Loch gekommen wäre, 16 Mann auf einen Deutschen, wofür er durch sehr anständige Behandlung quittierte. Mein Kamerad fiel mir, aller Verabredung zuwider, fast um den Hals, als er mich auch gefangen sah. Vorher war abgemacht, uns nicht zu kennen. Er hatte die Nerven verloren. Der schwedische

Kapitän erklärte, uns nicht zu kennen, ich nehme es ihm nicht übel. Wie sahen wir auch aus, besonders ich! Drei Wochen nicht rasiert, kohlenschwarz am ganzen Körper! Als wir am 5. August 1915 der „Duchess of Davonshire“, einem englischen Hilfskreuzer, zuruderten, rief der Kommandant: „Habt Ihr Nigger erwischt?“ Als German Niggers brachte auch die „Times“ die Nachricht von unserer Gefangennahme. Dem Kommandanten gab ich auf seine Frage, warum wir ihm und seinen Leuten soviel Mühe gemacht, uns nicht gleich ergeben hätten, zur Antwort: „Als Engländer käme ich 1. Klasse nicht zum Kriege, als Deutscher wär kein Dreck zu schlimm, wenns gälte Pflicht und Schuldigkeit zu tun.“ Er nahms krumm. Auch von der Mannschaft wurden wir beim Waschen bös gehänselt, aber der Offizier, der uns gefangen genommen, setzte sich wacker ein. Wir bekamen die uns entzogene Matratze und Decken, anderen Tags Essen aus der Messe. Sogar die Mannschaft entschuldigte sich anderen Tags durch einen nach Kriegsausbruch von Deutschland in Hamburg freigelassenen Heizer auf Deutsch wegen ihres Benehmens. Der Offizier verlangte zunächst mein Ehrenwort, nicht zu fliehen, ließ auch den Posten wegtreten. Gegen Mittag wurden wir an Land gebracht, dort Verhör von einem Offizier, der sehr gut deutsch sprach, sich von mir Beleidigungen in seiner Muttersprache verbat, aber auf meine Bemerkung, ich könne ihm kein anderes Recht als das der Gewalt zusprechen, die Antwort schuldig blieb. Während wir verhört wurden, sammelte sich vom Badestrand und aus den Straßen der Stadt das Publikum an. Der Sergeant sagte: „Jungens, ich kann Euch nicht helfen, die Weiber sind hysterisch, schlagt Euch durch, wir decken Euch den Rücken.“ Dann gab er den Befehl „Quick march!“ Heulen und Pfeifen empfing uns, und nur mit Hilfe einiger Polizisten und eines Radfahrers kamen wir, angespien von den Grazien im Badekostüm, die „Hunnen, Kindermörder! Hängt sie!“ usw. schrien, denen wir aber tüchtig auf die Füße traten, nach dem nur etwa 600 Meter entfernten Polizeigefängnis. Dort meinte der Unteroffizier, er hätte kaum mitkommen können. Ich gab ihm zur Antwort: „Nun, wenn Sie Laufschritt kommandieren!“ Da mußte er lachen und klärte mich auf, daß Quick march nur dem deutschen Marsch entspreche. Im Polizeigefängnis trafen wir noch mehr deutsche Leidensgenossen. Die Verpflegung war erträglich. Abtransportiert wurden wir in aller Frühe, um dem Pöbel aus dem Wege zu gehen. In London übernahm uns ein neuer Sergeant, der auf unseren Kaiser schimpfte. Ich erinnerte ihn an seine Süd-Afrika-Medaille und meinte, was er machte, wenn ich ihn als Gefangenen in Deutschland hätte und seinen König beschimpfte. Er meinte, ich hätte meine Ohrfeige dann weg. Da sagte ich, den Gedanken hätte ich nur aus Klugheitsgründen nicht in die Tat umgesetzt; darauf

kamen wir gut miteinander aus. In Stratford-Rast wieder Spießrutenlaufen, Ausplünderung durch die Tommies. Nicht lange blieben wir dort, ich will das wohl sattsam bekannte Lagerleben daselbst garnicht schildern in diesem Rahmen. Dann gings zur Insel Man. Dort kamen wir in halbfertige Lager. Hier begann ich Februar 1916 mit den Versuchen, die Freiheit zu erlangen. Als Schwerherzleidender hatte ich gute Aussicht, bis ein Landsmann verriet, daß ich Kapitän sei. Da wars vorbei, trotzdem es mir gelungen war, meine Papiere beim Hauptkommandanten zu vernichten. Ein Ausbruch war von vornherein aussichtslos. Was beginnen! Ich hatte ursprünglich Pfarrer werden wollen. Ob es nicht möglich war, als solcher im Kriege freie Fahrt nach Deutschland zu bekommen? Ich gab mich nunmehr als Pfarrer aus Brasilien (Parana) aus, und nahm es auf mich, daß ich in Deutschland mich vom Militärdienst gedrückt habe usw. Der Engländer meinte: „Na, da kriegen sie Dich drüben an die Hammelbeine!" Da wußte ich: „Nach Brasilien schickt man dich keinesfalls." Mittlerweile hatte ich Bischof Bury bei seinem Besuche der Insel Man für mich interessiert, der sich in gutem Glauben meiner annahm. Daß auch der Arzt durch mein autosuggestiv hervorgerufenes Herzleiden getäuscht, mir wohlwollte, war kein Fehler. Leider fällt mir sein Name nicht bei, er war ein Ehrenmann. Er ließ mich auch nach dem Kameruner-Lager versetzen. Dann dauerte es lange, bis sich wieder etwas hören ließ. Jedenfalls hatte ich unter der Hand Nachricht, daß ich Ende Januar freikäme. Der brave Doktor sorgte noch dafür, daß ich die Zwischenstrecken zwischen Bahn und Schiff nicht zu Fuß gehen brauchte. Dann gab er mir die besten Wünsche mit, und am 31. Januar 1917 früh verließ ich das Lager, mittags die Insel Man. In Liverpool wurden wir zum Schutz vor dem Pöbel im Gefangenenwagen transportiert, die Schwerkranken gesondert. Zwei starben dort, einer im Zuge, einer in Dartford; sie wurden von dem Weiberpack noch im Sterben angespien. In Dartford hielt man uns des verschärften U-Boot-krieges wegen zurück. So kam es, daß ich am Sonntag meine erste Predigt vor Verwundeten halten mußte. Später habe ich im Alexandra-Palace meine Kollegen von der Basler und anderen Missionen auch oft unterstützt. Darüber nur soviel: Ich bin Christ und glaube an das Recht und die Pflicht, seinen Heiland zu bekennen, wer frömmer ist als ich, mag mir den Stab brechen. Ich glaube, meiner Pflicht als Christ nicht zu nahe getreten zu sein, wenn ich diesen Weg einschlug, um meinem Vaterlande dienen zu können. Durch das aus Angst vor Luftangriffen dunkle London fuhren wir im Zuge und Automobil. Um 11 Uhr kamen wir auf dem Bahnhof von Gravesend an. Dort mußten wir die Nacht im Wartesaal sitzend verbringen. Am Morgen holten uns die Soldaten für unser Geld heißen Kaffee, denn unsere Glieder waren in dem

kühlen Wartesaale in der Nacht vom 26./27. November 1917 steif geworden. Die Frauen, welche mit uns nach Deutschland sollten und mit ihren Kindern in Londoner Wartesälen ähnlich wie wir die Nacht verbracht hatten, kamen an. Nun kam der unangenehmste Teil. Der Transportoffizier, der in der Nacht, wer weiß wo, gewesen war, fand sich ein, versuchte uns zum freiwilligen Bleiben zu veranlassen und übergab uns dann der Auswanderungsbehörde, die uns nunmehr auf Herz und Nieren prüfte. Dann kam die Leibesvisitation. Auf einem englischen Dampfer „Kilkenny" gings endlich seewärts. Bis 4 Uhr nachmittags kreuzten wir vor der Themse. Dann kamen noch mehrere Dampfer, später 12 Torpedoboote und ein amerikanischer Zerstörer. Nun gings los. Schwimmwesten waren ausgeteilt, nach Holland im Konvoy, nachts abgeblendet! Bis 10 Uhr abends machte ich Beobachtungen. Dann legte ich mich für einen Augenblick hin, ich war vierzig Stunden munter gewesen. Nunmehr schlief ich, bis ein Stoß mich weckte. Ich freute mich, daß uns ein deutsches U-Boot doch erwischt hätte, aber wir lagen an der Pier in Hook van Holland. Bis in die Dreimeilenzone hatten die Kriegsschiffe den Transport gebracht. In Rotterdam erkannte ich einen Geheimpolizisten, der das Konsulat benachrichtigte, das uns gut und sauber im Seemannsheim (Deutsch) unterbrachte. Nach prächtig verschlafener Nacht gings der Heimat zu. An der Grenze küßte schwurgemäß eine junge Frau, die in England viel erlitten, den ersten deutschen Soldaten, einen bärtigen Landsturmmann. In Goch lüftete ich dann mein Inkognito. Etwas militärisch, aber gut, war der Empfang, die Verpflegung und Unterbringung in Goch. Mit einem vorläufigen Ausweis versehen, bestieg ich den Zug zur Heimat und kam nachmittags um 3 Uhr, am 1. Dezember 1917, nach drei Jahren und sieben Monaten Fernseins, glücklich bei meinen Lieben an. Zur Mutter meinte ich, der ältere Sohn, dieweil sie um den jüngsten trauerte: „Schau, so komm ich heim." Sie antwortete: „Ob du mir wohl bleibst, du siehst elend aus; Artur fiel am 28. 2. dieses Jahres bei Hullich." „Nun, wie Gott will, Mutter," sagte ich. Ich meldete mich tags darauf zum Dienst.



Der Fremdenlegionär.

Von Max Kirsch, damals Schiffsingenieur;
von Duala (Kamerun) in den deutschen Schützengraben bei Prunay.

Im Mai 1914 begab ich mich, damals Ingenieur-Assistent bei einem deutschen Fluß- und Küstenschiffahrtsunternehmen in der britischen Kolonie Nigeria, von Lagos, deren Haupthafen, nach Duala in Kamerun, um in dem dortigen Schwimmdock eine Reihe von Barredampfern zu docken.

Dies eine besondere Art kleiner Schiffe, die den Verkehr zwischen der reichen Guineaküste und über deren gefährliche Brandung hinweg mit den großen Seedampfern vermittelten, die der schlechten Landungsverhältnisse wegen auf freier Reede ankern mußten. Sie dienten auch dem Handel zwischen den vielen Faktoreien und Ölplantagen an dem langgestreckten Lagunengürtel hinter dem grünen Palmenstrand der Sklavenküste und fuhren den großen Strom, den gewaltigen Niger und seinen mächtigen Nebenfluß, den Benuë, hinauf bis weit in das Innere des schwarzen Erdteils hinein. Diese Fahrten mit ihren steten Kämpfen gegen ungestüme Brandungswogen, tückische Stromschnellen und lauernde Untiefen stellten außerordentlich hohe Anforderungen an den Rumpf dieser Barredampfer und machten ihr öfteres Überholen notwendig. Zu diesem Zwecke mußten sie aus ihrem Element emporgehoben werden, was nur in dem Schwimmdock zu Duala, dem einzigen an jener Küste, geschehen konnte.

So fuhren sie auch diesmal von ihrem Standort Lagos aus, einer nach dem andern den Wurifluß hinauf zur deutschen Werft, wo ich mit einem europäischen Kameraden die Arbeit der schwarzen Dockarbeiter leitete. Monate vergingen in reger, ununterbrochener Tätigkeit. Am 2. August wurde das letzte Schiff, die „Marina" wieder zu Wasser gelassen. Mit ihr sollte ich nach Apapa, meiner Station in Nigeria, zurückkehren.

Da brach plötzlich und ganz unerwartet die Nachricht vom Kriegsausbruch in den afrikanischen Frieden hinein. Auf die ersten zuverlässigen Berichte der Funkenstation auf der Joßplatte bei Duala meldete ich mich sofort als Freiwilliger zur Verteidigung der Kolonie. Als Fachmann erhielt ich den Befehl an Bord des Barredampfers „Marina" zu bleiben, der zum Kriegsdienst herangezogen wurde und dessen erste Aufgabe darin bestand die Zufahrtsstraße nach Duala durch Versenken dreier Woermanndampfer zu sperren, alle Bojen hochzunehmen und auf der Wacht gegen feind-

liche Schiffe an der Mündung des Wuriflusses zu kreuzen. Doch schon Anfang September bekam das Schiff den besonderen Auftrag in See zu gehen und zu versuchen, den neutralen Hafen von Monrovia in der Negerrepublik Liberia zu erreichen.

An der Küste waren feindliche Schiffe, ein französisches Kanonenboot und ein englischer Kreuzer, gesichtet worden. Aus diesem Grunde wurde die Abfahrt geheim gehalten. Sie erfolgte in dunkler Nacht, nachdem kurz zuvor eine größere Anzahl Neger an Bord gekommen war. Es waren Eingeborene aus den verschiedensten Orten Westafrikas, die sich bei Kriegsausbruch als Deckspassagiere auf deutschen Dampfern befunden hatten und dadurch, daß jene Schiffe sich nach Duala in Sicherheit brachten, ganz gegen ihren Willen nach diesem Hafen gekommen waren. Da kein anderer Dampfer mehr auslief und jene Leute, meist englische und französische Untertanen, die nur den Wunsch hatten, ihr Reiseziel zu erreichen, der deutschen Kolonie nur zur Last fallen konnten, entledigte man sich ihrer, indem man sie im letzten Augenblick an Bord der „Marina" sandte. Der Kapitän hatte mit dieser Überzahl von Menschen nicht gerechnet und nahm sie nur unter der Bedingung an, daß die Neger, wie es auf den Barredampfern sonst üblich war, sich selbst beköstigten. Deren Führer erklärten, für fünf Tage genügend Verpflegung zu haben und so durften sie sich einschiffen. Dies geschah in aller Eile und bald darauf dampfte die „Marina" im Schutze der Nacht den Kamerunfluß hinab. Es gelang ihr unbemerkt durch die Blockade der feindlichen Kriegsschiffe hindurchzukommen und die der Küste vorgelagerte, spanische Insel Fernando Poo zu umschiffen. Dann nahm sie tapfer ihren Kurs nach Westen. Die Zahl der Europäer an Bord betrug nur sechs Köpfe: Der Kapitän, ein Steuermann, drei Maschinisten, darunter ich und ein Passagier. Die Matrosen und Heizer waren seetüchtige Kruneger von der Pfefferküste, zusammen ungefähr fünfundzwanzig Mann, alles treue zuverlässige Menschen. In keinem Einklang dazu stand die Zahl der schwarzen Deckspassagiere, die mehrere Hundert auf dem kleinen Dampfer dicht zusammengedrängte Menschen umfaßte. Unter ihnen befand sich eine Gruppe von zweihundert englischen Aschantinegern, die sich durch ihre Halbzivilisation bald unangenehm bemerkbar machten. Schon am dritten Tag der Abfahrt erklärten sie, keine Lebensmittel mehr zu haben und forderten den Kapitän auf, sie zu beköstigen. Aus den geringen Vorräten der Besatzung war dies nicht möglich und so ließ der Schiffsführer alle Eßbestände der übrigen Neger sammeln und in gleiche den Verhältnissen entsprechend stark geschmälerte Rationen verteilen. Das erregte böses Blut. Es war den Europäern nicht möglich, die Eingeborenen von der Notwendigkeit dieser Maßnahme zu überzeugen und als auch das Trinkwasser in kleinen Mengen abgegeben werden mußte, kam, durch die Hetze der

Aschanti geschürt, die Unzufriedenheit offen zum Durchbruch. Unmäßiger Alkoholgenuß beseitigte die letzten Hemmungen und schließlich sahen sich die sechs schwach bewaffneten Weißen einer ganzen Schar in wilder Leidenschaft entfesselter Neger gegenüber, die unter Drohungen das Anlaufen der Küste verlangten. Da diese ihrer ganzen Länge nach teils englisch, teils französisch war und die Feinde die Häfen der dazwischen liegenden deutschen Kolonie Togo schon in den ersten Kriegstagen besetzt hatten, konnte der Kapitän der „Marina" nicht darauf eingehen. Er versuchte den Aufrührern die Lage klar zu machen. Doch umsonst. — Die in normalen Zuständen friedlichen Schwarzen konnten kein Verständnis für diese plötzliche Feindschaft inmitten der weißen Rasse haben, deren Einheit in kolonialen Angelegenheiten sie bisher immer nur zu ihrem Nachteil erlebt hatten. Die Lage wurde immer kritischer und bald war die Schiffsbesatzung gezwungen, sich gegen die rebellischen Passagiere zu verteidigen. Das Deckspersonal zog sich unter dem Befehl des Kapitäns auf die hohe Kommandobrücke zurück und hielt diese wie eine Festung, indem es den Treppenaufgang beseitigte und die nachdrängenden Meuterer mit Handspaken und Revolverschüssen zurückschlug. Das technische Personal — darunter ich — verschloß sich mit einigen schwarzen Heizern im Maschinen- und Heizraum und gebrauchte als wirksamste Abwehrwaffe den Kesseldampf, der mit seinen zwölf Einheiten Druck einen Angriff der Neger mit so fürchterlichen Folgen erstickte, daß sie ihn nicht mehr zu erneuern wagten. Durch Sprachrohr und Maschinentelegraph miteinander verbunden, vermochten wir trotz dieser eigenartigen Umstände die Führung des Schiffes noch weiter in der Hand zu behalten. Obwohl die Rebellen das ganze Deck des Dampfers beherrschten, beschlossen wir mit dem Kurs auf Liberia weiterzufahren.

Aber schon am zweiten Tag nach diesen Ereignissen mußten wir einsehen, daß eine Weiterfahrt unter solchen Verhältnissen unmöglich war. Durch Hunger geschwächt vermochten die Heizer nicht mehr die Kesselfeuer zu unterhalten. Auch die Kraft der weißen Maschinisten ging zu Ende. So sah sich der Kapitän gezwungen beizudrehen und zu versuchen einen einsamen Küstenort zu erreichen, an dem die Meuterer ihrem Wunsch entsprechend an Land gehen konnten. Nach kurzer Fahrt kam die „Marina" in Sicht der englischen Goldküste und stoppte in der Nähe des Negerdorfs Prampram. Da ließen die Aschanti, die ihre Heimat erkannten, eigenmächtig die Boote zu Wasser und mit ihnen verließ der größte Teil der Aufrührer das Schiff. Die übrigen unterstellten sich wieder der Autorität des Kapitäns. Unter Verzicht auf die Boote wollte er die Weiterfahrt anordnen. Doch als die „Marina" sich von neuem in Bewegung setzte, geriet sie mit dem Vorderteil auf eine flache Sandbank. Es war Ebbe und so hoffte der Kapitän

den Dampfer bei Flut wieder frei machen zu können. Aber bevor dies erreicht war, brachte das unerwartete Erscheinen eines englischen Kreuzers eine neue Wendung. Auf dem Wege nach dem Kameruner Kriegsschauplatz hatte er in dem unweit gelegenen Hafen Accra geankert. Da hatte eine Telegraphenstation bei Prampram die Alarmnachricht von dem Angriff eines deutschen Schiffes auf die Küste gebracht und er war sofort abgedampft, um den vermeintlichen Angreifer zu stellen. Mit leichter Mühe gelang es ihm die „Marina" zu kapern und als gute Prise nach Accra zu bringen, wo ich und meine Kameraden als Kriegsgefangene interniert wurden.

Der Verlust der Freiheit lastete schwer auf mir und schon nach kurzer Gefangenschaft beschloß ich die Flucht zu ergreifen. Eine Einzelhaft infolge Achtungsverletzung dem englischen Lageroffizier gegenüber bestärkte mich in meinem Vorhaben. In einer Nacht brach ich aus meiner Zelle aus und schlich mich unbemerkt zur äußeren Umwallung des Lagers. An einer Stelle, wo eine Wasserrinne unter dem Blockzaun in einen äußeren Graben führte, vergrößerte ich die Öffnung, durch die ich mich dann ins Freie zwängte. Dahinter lag die Steppe. Da ich wußte, daß man mich an der Küste bald wieder festnehmen würde, flüchtete ich kurz entschlossen in die Steppe hinein nach Norden. Am nächsten Tag stieß ich auf eine Karawane von muhamedanischen Haussahändlern. Ich gesellte mich ihnen bei und erreichte so den Mittellauf des Voltaflusses, der die Grenze zwischen der englischen Aschantikolonie und Deutsch-Togo bildet. Ich durchquerte diesen Strom und glaubte im Norden des Schutzgebietes noch auf deutsches Machtbereich zu stoßen, was sich aber bald als Trugschluß herausstellte. Togo war mittlerweile von Engländern und Franzosen ganz besetzt worden und so mußte ich darauf bedacht sein alle größeren Ortschaften und Stationen zu meiden, um den Besatzungstruppen nicht in die Hände zu fallen. Nach achtzehntägiger Flucht voller Entbehrungen und Strapazen erreichte ich den Monufluß, die östliche Togogrenze nach Dahome zu. An diesem Fluß entlang wollte ich versuchen wieder die Küste zu erreichen, in der schwachen Hoffnung, dort in einem der französischen Häfen einen spanischen Dampfer anzutreffen. Zu diesem Zweck mußte ich auf das andere Ufer hinüber. Obwohl durch einen Fieberanfall stark geschwächt, stieg ich ins reißende Wasser hinab, um den jenseitigen Hang schwimmend zu erreichen. Ich hatte die Strömung unterschätzt und wurde von ihr weit abgetrieben. Nur mit größter Mühe vermochte ich wieder festen Boden zu erreichen. Dann ließen meine Kräfte nach und ich sank halb bewußtlos nieder.

Schwarze Fischer, die ihre Reusen aufsuchten, fanden mich langausgestreckt im Sande liegen. Sie trugen mich in ihr Dorf und pflegten mich. Mehrere Tage lang lag ich im schwersten Fieber.



Max Kirsch



Martin Hänsel



Julius Lauterbach



W. Beggerow



R. Münchmeyer



Wolfgang Berlet

Als ich mich langsam davon erholte und bereits den Plan faßte, meine Flucht fortzusetzen, wurde ich plötzlich durch das Auftauchen eines Europäers mit einer Militäreskorte überrascht. Es war der Leiter einer benachbarten französischen Station, der durch die Geschwätzigkeit der Neger meinen Aufenthaltsort erfahren hatte und aufgebrochen war, um dieser eigentümlichen Nachricht von einem weißen Mann, der die Gastfreundschaft der Eingeborenen in Anspruch nahm, auf den Grund zu gehen. Erschrocken über diese unerwartete Erscheinung und als Abwehr gegen ein unvorbereitetes Verhör stellte ich mich kränker als ich in Wirklichkeit war. Ich sah so elend und herabgekommen aus, daß der Franzose mich auch nicht weiter belästigte, sondern mich in einer Hängematte nach Kotonou, dem Haupthafen von Dahome bringen ließ, wo ich in ein Lazarett eingeliefert wurde. Man hielt mich für einen Deutschen aus Togo, der sich nicht hatte ergeben wollen. Diesen Verdacht konnte ich bald entkräften. Ich erzählte eine Geschichte, die ich mir für alle Fälle zurechtgelegt hatte und gab an, ein Trimmer schweizerischer Nationalität zu sein, der aus Abenteuerlust sein Schiff, einen englischen Dampfer, verlassen habe und aus Furcht vor den Behörden in den Busch gegangen sei. Dort habe ich mich monatelang bei den Negern herumgetrieben, bis das Malariafieber mich gepackt habe.

Diese Geschichte, in Afrika keine Seltenheit, wurde mir nicht sofort geglaubt. Da aber die Zahl der Europäer in Togo leicht zu übersehen war und es sich bei der Durchsicht der Bevölkerungslisten herausstellte, daß ich keiner der deutschen Kolonisten sein konnte, vermochte ich mich schließlich mit meinen Angaben durchzusetzen, zumal nicht ein einziger der französischen Beamten auf den Gedanken kam, in mir einen Flüchtling aus dem jenseits von Togo gelegenen englischen Accra zu vermuten. So wurde mein Trimmer- und Vagabundentum anerkannt und ich mit dem Vermerk „Unsicher" aus der Kolonie ausgewiesen.

Als das nächste Schiff, der französische Dampfer „Ogoué", Kotonou anlief, bekam der Kapitän den Auftrag, mich an Bord zu nehmen. Er weigerte sich zuerst. Schließlich mußte er aber doch den Anordnungen der Behörden nachgeben und gestattete mir die Mitfahrt unter der Bedingung, daß ich ohne Löhnung zu beanspruchen Trimmerdienste tat.

Auf diese Weise konnte ich den für mich so heißen Boden verlassen und bei der Abfahrt des Schiffes erleichtert aufatmen. Es ging ja nach Europa und ich durfte hoffen, mich beim Anlaufen eines neutralen Hafens in Sicherheit bringen zu können.

Zu meinem Unglück wurde ich aber schon in Dakar am Kap Verde wieder an Land gesetzt. Für die Weiterfahrt wollte der Kapitän das übliche Passagegeld haben, das ich, der Mittellose, natürlich nicht bezahlen konnte. So mußte ich nach vergeblichen

Versuchen, den Schiffsführer zu erweichen, schweren Herzens zusehen, wie die „Ogoué" ohne mich weiterfuhr. Wohl war ich einige hundert Meilen meinem Ziel nähergerückt, aber doch noch in einer recht mißlichen Lage, mitten in einer feindlichen Machtzone und fern von allen günstigen Möglichkeiten. Alle Versuche, mit einem anderen Schiff weiterzukommen, schlugen fehl. Nur Truppentransporte von Senegalnegern verließen den Hafen, und so sah ich mich schließlich gezwungen, mich den Behörden zu stellen.

Mit einer schriftlichen Unterlage aus Kotonou, die mich, wenn auch unsicher, als Schweizer bezeichnete, fiel es mir nicht allzuschwer, mich in dieser Nationalität zu behaupten. Äußerlich stark verwahrlost, wurde ich dementsprechend behandelt. Um sich meiner auf beste Art zu entledigen, forderte der Polizeioffizier, dem ich vorgeführt wurde, mich auf, in die Fremdenlegion einzutreten. Entrüstet schlug ich dieses Angebot ab. Als jedoch daraufhin das Schweizer Konsulat beauftragt wurde, sich meiner anzunehmen und dies nur nach einer Untersuchung meiner Angaben geschehen konnte, die ich des schlimmen Endes wegen auf alle Fälle vermeiden mußte, sah ich mich schließlich doch gezwungen, den Eintritt in die Fremdenlegion als Ausweg aus dieser Zwangslage zu benutzen. Damit wollte ich auch die Absicht verbinden, auf dem Weitertransport zu entfliehen. Ich wußte nämlich, daß ich als Rekrut der Fremdenlegion nicht in Dakar bleiben würde, sondern nach einem der Garnisonorte dieser Truppe in Nordafrika in Marsch gesetzt werden sollte. Da nun fast alle Dampfer, die diesen Hafen verließen, fahrplanmäßig die nördlich davon gelegenen Kanarischen Inseln anliefen, die ich von meinen früheren Reisen sehr gut kannte, glaubte ich, daß es nicht schwierig sein müßte, mich auf dieses spanische Gebiet zu retten. Dort brauchte ich nur das Schiff auf irgend eine Weise zu verlassen und an Land zu gehen, um mit einem Mal von aller Not befreit zu sein.

So unterzeichnete ich also einen Vertrag, der mich für die Dauer des Krieges als Freiwilligen für den Dienst in der Fremdenlegion verpflichtete. Es kam dann, wie ich gehofft hatte. Drei Tage darauf wurde ich mit einer ganzen Schar mobilisierter Kolonialfranzosen auf dem Postdampfer „Afrique" nach Casablanca in Marsch gesetzt. Das Schiff nahm den Kurs nach Las Palmas, einer der Kanarischen Inseln. Ich war guten Muts und hoffte mich bald geborgen. Da kam aber wieder ein unvorhergesehenes Ereignis, das einen dicken Strich durch meine Rechnung machte. In der letzten Nacht vor der Ankunft in dem heiß ersehnten Hafen änderte plötzlich die „Afrique" ihre Fahrtrichtung und flüchtete mit abgeblendeten Lichtern unter Volldampf der marokkanischen Küste zu. — Was war geschehen? — Eine funkentelegraphische Meldung hatte den Kapitän vor dem deutschen Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" gewarnt, der in jenen Gewässern auf-

getaucht war und kurz vorher zwei Dampfer gekapert hatte. Mit klopfendem Herzen und in wilder Erwartung stand ich an Deck, um nach dem tapferen Schiff auszusehen. Selten hat wohl ein Mensch den Horizont gründlicher abgesucht als ich. — Vergebens! — Zu meinem Unglück entkam die „Afrique", und als ein französisches Kriegsschiff ihr entgegenkam, um sie in Schutz zu nehmen, gab ich alle Hoffnungen auf.

In Casablanca angelangt, wurde ich dem dortigen Depot der Fremdenlegion überwiesen. Man wollte mich nach Sidi-bel-Abés in Algerien, der Garnison des 1. Fremdenregiments abtransportieren. Das wäre für mich eine Sackgasse gewesen, aus der ich schwerlich hätte herauskommen können, und so protestierte ich dagegen. Ich habe mich als „Kriegsfreiwilliger" für den europäischen Kriegsschauplatz anwerben lassen, und wolle nichts mit Marokkanern zu tun haben. Mit meinem angeblichen Feuereifer gegen Deutschland zu kämpfen vermochte ich mich durchzusetzen. Ich kehrte an Bord der „Afrique" zurück und reiste auf ihr weiter nach Bordeaux.

Als ich nach langer Abwesenheit wieder den Boden Europas betrat, atmete ich auf im Sturm der Gefühle. Mein erstes Ziel war erreicht. Aber noch war ich im Lande der Feinde von gewaltigen Hindernissen umgeben. Sie mußten noch überwunden werden, bevor ich die Heimat erreichte.

Von Bordeaux wurde ich nach Bayonne, der kleinen Festung an der spanischen Grenze geschickt. Dort befand sich das Depot der Fremdenlegion für die europäische Front. Ich wurde daselbst eingekleidet und ausgebildet. Es war ein böses Spiel, zu dem ich gute Miene machen mußte. Ich gab mir dabei die größte Mühe und bald galt ich als einer der besten Soldaten meiner Kompagnie, die zum größten Teil aus Tschechen, Polen und Garibaldianern bestand. Niemand konnte in diesem Genfer Schweizer, der aus Afrika herbeigeeilt war, um dem geliebten Frankreich im Kampfe gegen Deutschland beizustehen, einen Angehörigen dieser verruchten Nation vermuten.

Nachdem die Ausbildung beendet war und ich mich als fertiger Legionär etwas freier bewegen konnte, beschloß ich die nahe Grenze auf Fluchtmöglichkeiten zu erforschen. Beim Studium der Landkarte fand ich, daß zwei Wege für mich in Frage kamen. Der erste war der Wasserweg vom benachbarten Badeort Biarritz, der durch eine elektrische Bahn mit Bayonne verbunden war, über den letzten Winkel des Meerbusens von Biskaya hinweg nach San Sebastiano, dem spanischen Badeort, dessen Leuchtturm man vom Strande von Biarritz aus sehen konnte. Der zweite führte von Gambo, einem südlich der Garnison gelegenen Grenzort über den Hochkamm der Pyrenäen nach dem spanischen Gebirgsstädtchen Irun. Die erste Möglichkeit schien mir am günstigsten

und so nahm ich Sonntagsurlaub nach Biarritz. Meine Absicht, mit einem Fischerboot von dort aus das Weite zu gewinnen, kam jedoch nicht zur Ausführung. Enttäuscht wollte ich nach Bayonne zurückkehren. Da traf ich meinen Kompagniekameraden, den Spanier Rodriguez, in Gesellschaft zweier baskischen Mädchen. Die eine war seine Geliebte, die andere deren Freundin. Beide taten Dienste in einer Pension. Um ein gleiches Verhältnis herzustellen, bat mich der Legionär mitzumachen und zusammen eine Flasche Wein zu trinken. Nur ungern folgte ich dieser Einladung. Ich hatte Wichtigeres zu tun. Als ich aber im Laufe des Gesprächs mit dem einen, noch freien Mädchen erfuhr, sie sei aus Gambo, dem Ort, den ich mir für meine Flucht gemerkt hatte, und jeden zweiten Sonntag dort zu Besuch bei ihren Eltern, fand ich ein plötzliches Interesse an ihr. Ich faßte den Entschluß mit ihrer Hilfe und ohne ihr Wissen über die Grenze zu gehen. Nachdem ich mich mehrere Male mit ihr getroffen und ihre Liebe erworben hatte, erklärte ich, sie am nächsten Feiertag in Gambo aufsuchen zu wollen. Das Mädchen, das nicht wußte, daß ich nach dort keinen Urlaub bekommen konnte, freute sich sehr und verabredete ein Zusammentreffen mit mir hinter den letzten Häusern des Ortes.

Mit einem Urlaubsschein nach Biarritz in der Tasche machte ich mich auf den Weg. Anstatt aber nach dieser Stadt zu fahren, ging ich die Landstraße nach Süden entlang in die Pyrenäen hinein und erreichte unbehelligt Gambo. Da ich als Soldat allgemein auffiel, und befürchten mußte, von irgend einem Gendarmen gestellt zu werden, sah ich mich gezwungen das Dorf zu umgehen, um jenseits desselben wie verabredet auf meine Freundin zu warten.

Ich war etwas zu früh am Ort und das Verharren daselbst mit der steten Angst entdeckt zu werden wurde mir peinlich. Schließlich kam mir der Gedanke, die Flucht allein zu wagen. So schlug ich mich abseits vom Wege in das Gebirge hinauf, nahm einen Gipfel, von dem ich wußte, daß er spanisch war, als Zielpunkt und kam so immer näher an die von Gambo nur sieben Kilometer weit entfernte Grenze heran. Die Nacht verbrachte ich in einer verlassenen Berghütte und bei Tagesgrauen erreichte ich die Paßhöhe. Dahinter lag Spanien, meine Rettung. Es gelang mir den Kamm an einer einsamen Stelle zu überklettern und im Glauben schon auf spanischem Boden zu sein, den jenseitigen Hang hinabzusteigen. Da wurde ich plötzlich von französischen Grenzwächtern festgenommen, die dort einen ins Nachbargebiet hineinragenden französischen Landzipfel bewachten. Eine Flucht war ausgeschlossen und so fügte ich mich in das Unvermeidliche. Die Beamten übergaben mich der Gendarmerie und diese lieferte mich als Deserteur in das Militärgefängnis von Bayonne ein. Unter der Anklage der Fahnenflucht kam ich vor ein Kriegsgericht. Meine Sache stand sehr schlecht. Ich bestritt aber jede Fluchtabsicht und

gab an, ich habe meine Freundin besuchen wollen und aus Furcht vor den Gendarmen, die ich ohne Urlaubsschein hätte meiden müssen, sei ich von der Straße abgeirrt. Dagegen sprachen die Zeugenaussagen der Grenzwächter, die eine solche Möglichkeit bezweifelten. Es gelang jedoch dem Mädchen, das als Hauptzeugin verhört wurde, diese Aussagen zu entkräften und da sie sich dabei auf einen Briefwechsel stützen konnte, den ich auf Grund der Verabredung mit ihr geführt hatte, änderte sich der Fall stark zu meinen Gunsten. Ausschlaggebend war dann das Zeugnis des Kompagnieführers, der mich als tüchtigen und zuverlässigen Soldaten bezeichnete, welcher freiwillig aus Afrika hergekommen sei, um unter Frankreichs Fahnen zu dienen und von dem er auf keinen Fall eine Desertion annehmen könne. So behandelten die Richter, denen die Grenzverhältnisse unbekannt waren, die ganze Angelegenheit mit großem Verständnis als „Weibergeschichte" und überwiesen mich zur Bestrafung an mein Regiment. Dessen Urteil lautete auf zwei Wochen strengen Arrests wegen Urlaubsüberschreitung und falscher Benutzung eines Urlaubsscheines. Nach Verbüßung dieser Strafe wurde ich mit meinem Bataillon nach Lyon versetzt. Ich nahm Abschied von meiner Retterin und zog leichten Herzens nach der neuen Garnison, die ein gutes Stück der Heimat näher lag. Ich blieb nicht lange dort. Schon nach wenigen Tagen wurde ich zu einem Entfernungsmesserkursus nach dem Schießplatz La Valbonne abkommandiert, der an der Strecke Lyon—Genf auf dem halben Wege nach der Schweiz lag. Durch Zufall lernte ich dabei einen rumänischen Legionär kennen, der sich mir gegenüber als Österreicher aus Siebenbürgen entpuppte. Wir beschlossen gemeinsame Sache zu machen. Schon am nächsten Sonntag — es war im Februar 1915 — unternahmen wir mit der Bahn einen Fluchtversuch nach der Schweiz. Wir kamen jedoch nicht durch und mußten schon einige Stationen hinter La Valbonne wieder Kehrt machen und unverrichteter Dinge zurückfahren. Bevor wir einen zweiten Plan zur Ausführung bringen konnten, änderte sich die ganze Sachlage dadurch, daß wir mit unserem Bataillon an die Front kamen. Wir betraten die französischen Schützengräben mit dem festen Willen, bei der ersten Gelegenheit überzulaufen. Es war die letzte und direkteste, aber auch gefährlichste Möglichkeit.

Erst lagen wir einige Tage vor Reims, ohne unsere Absicht durchführen zu können. Dann wurden wir mit unserer Truppe in den Hexenkessel der Champagne transportiert, wo die Winterschlacht tobte. Dort erlebten wir das Fürchterlichste. Nur wenige Meter von unserem Ziel entfernt, vermochten wir es im Grauen des Nahkampfes nicht zu erreichen. Der Gedanke, kurz davor wie die meisten unserer Legionskameraden von deutschen Geschossen getötet zu werden, machte uns den Aufenthalt im vordersten Graben

zur Hölle. Als wir nach hinten in Ruhestellung kamen, atmeten wir wieder auf.

Nach wenigen Tagen wurden wir wieder eingesetzt, zur Schonung in einen ruhigen Abschnitt bei Prunay. Dort konnten wir es endlich wagen.

Es war in der Nacht vom letzten Februar zum ersten März 1915. Mit klopfenden Herzen stiegen wir aus dem französischen Graben und über den trennenden Stacheldraht hinweg. In höchster Spannung liefen wir in die Dunkelheit hinein. Doch nur mir allein gelang es, mit leichter Schulterverwundung das deutsche Nachtgebiet zu erreichen. Meinen Freund und Kameraden Pinter streckte eine nachgesandte Kugel nieder.

Auf deutscher Seite gelang es mir bald, mich auszuweisen. Dann kam mein Endziel: der Eintritt in die Reihen der Kämpfer zum Schutze der Heimat.



Glücklich durch!

Von Martin Hänsel, damals Kaufmann;
von Campinas (Brasilien) über Christiania zum Ersatzbataillon in Dresden.

Am Landwirtschaftlichen Institut des Staates S. Paulo in Campinas, wo ich gerade tätig war, überraschte mich der Krieg. Am 2. August erhielt ich auf Anfrage Telegramm vom deutschen Konsulat: Deutschland Krieg mobil, Reserve, Ersatzreserve, Landwehr einrücken! Nachts wurden die Koffer gepackt, mit dem ersten Zug ging es am Montag früh nach S. Paulo. Dort großer Rummel! Auf der Bank bekam man mühselig 100 Mk. in Gold, auf dem Konsulat hieß es, daß noch einige am nächsten Tage mit einem der großen Dampfer des holländischen Lloyds ab Santos abfahren könnten, Fahrt aber nur Zwischendeck, alles andere sei bereits von Buenos Aires aus besetzt. Schön, also Zwischendeck! Ich bekam einige Mann — ich glaube sieben oder acht waren es — unter meine Obhut, Fahrschein bezahlte das Konsulat. Ich möchte hier nicht unterlassen, auf das derartig großartige Verhalten des Konsuls v. d. Heyde hinzuweisen, daß sogar in ein „Hurra" auf ihn eingestimmt wurde. Der Konsul stoppte aber schnell ab, denn die Fenster standen offen, drüben lag das britische Konsulat, das konnte schönen Krach geben. Ich will mich nicht länger verweilen, obwohl das internationale Gewirr, die Aufregung in S. Paulo, wo sozusagen in den Cafés Angehörige feindlicher Staaten an einem Tische saßen, höchst interessant waren. Der Abschied von S. Paulo am nächsten Morgen war hübsch, die deutsche Kolonie gab uns das Geleite. Ich hatte nur einen Kabinenkoffer mit, das übrige Gepäck blieb in S. Paulo. In Santos wartete unser Dampfer schon, also an Bord. Wer nun noch nicht weiß, was Schweinerei heißt, der fahre mal Zwischendeck an Bord eines Südamerikafahrers, dann weiß er es bestimmt. Betten (Inhalt: Strohkissen und Strohsack) standen zwei übereinander, die Zwischendecks waren aber nur Latten, also sah man nach oben in andre ähnliche Räume. Da hausten wir Deutschen — Offiziere, Mannschaften — zwischen Portugiesen, Spaniern, Italienern aus dem Volke. Pfui Deiwel! Aber es mußte sein! Ich nahm ein Oberbett, hatte eine Handtasche bei mir, und faßte wie die andren dann Blechnapf, Löffel und Tasse. Der Dampfer lief aus und fing an zu rollen. Ich bin seefest, andre waren es aber nicht. Es war einfach verheerend! Ich habe mich in meinen Mantel gerollt und geschlafen. Bei strahlendstem Wetter

liefen wir am nächsten Morgen Rio de Janeiro an, die wunderschöne Landeshauptstadt Brasiliens. Einige Stunden Aufenthalt sollten sein, also zog ich mit einigen Deutschen los, um das letzte brasilianische Geld umzusetzen. An Bord zurückgekommen machte der Dampfer aber keine Anstalten, auszulaufen. Am nächsten Morgen war überall an Bord angeschlagen, daß sämtliche Angehörige der kriegführenden Staaten — es waren auch Engländer und Franzosen auf dem Schiff — mit Ausnahme der Frauen, Kinder und der Männer über, ich glaube, 50 Jahre das Schiff auf Befehl der holländischen Regierung zu verlassen hätten. Ich versuchte, beim Kapitän als Heizer unterzukommen; der liebenswürdige Herr sagte mir: „Ich würde Sie als Mädchen verkleidet mitnehmen, ich darf aber leider nicht." Ich zog also ab. Es folgten unruhige Tage in Rio de Janeiro

Die Zeit verrann, wir durften wutentbrannt zusehen, wie Engländer, Franzosen abgondelten. Schließlich fuhr auch ich eines schönen Tages los, jedoch nicht nach Europa, sondern mit der Eisenbahn ins Innere, auf die Plantage eines väterlichen Freundes, die er mir zum Aufenthalt angeboten hatte. Er selbst war nicht anwesend. In B. M. mußte ich übernachten, nächsten Tag mit der Bahn ins Innere, die nur dreimal wöchentlich fuhr, dann zu Pferde weiter. Auf der Plantage war es herrlich. Eines Tages ritt ich nach der Bahnstation, fragte nach Post und ritt zurück, nachdem ich ein Telegramm nach Rio aufgegeben hatte. Abends, ich aß, kam ein Reiter von der Poststation mit einem Telegramm, das sich mit dem meinigen gekreuzt hatte, des Inhaltes, daß ich sofort nach Rio zurückkehren solle. Aber wie kam ich in dieser Nacht nach B. M., um dort den vor 4 Uhr durchfahrenden Schnellzug nach Rio zu erreichen? Die Eisenbahn hier fuhr nicht, als Weg konnte man nur den Schienenstrang benutzen. Als ich fragte, wer mitgehe, meldeten sich alle, zwei nahm ich aber nur, den einen, um von der Bahnstation die Pferde zurückzuführen, einen als Begleiter bis B. M. Beide waren Neger. Den Nachtmarsch auf der 35 Kilometer langen eingleisigen Bahnstrecke werde ich nie vergessen! Öfters Brücken ohne Geländer, nur die Schwellen, zwischen denen man hindurchsah, ein Fehltritt — aus war's. Es wurde geschafft, vormittags war ich nach der wundervollen Fahrt durch Tunnels und über Viadukte wieder in Rio. Natürlich war es nichts, was das Telegramm sagte, nämlich, daß das Generalkonsulat zur Rückkehr nach Deutschland aufgefordert habe.

Nun muß ich viel, viel weglassen! Mögen auch Jahre vergangen sein, ich will aber keine Namen nennen, ich will nicht, daß jemand noch jetzt Unannehmlichkeiten durch mich haben könnte. Ich setzte damals aber durch, was ich wollte. Ich hatte schwere, schwere Stunden, Angst vor Entdeckung, einmal hing es an einem Haare, ich stak draußen im Gefängnis, wo sich die Paßabteilung

befand, wurde auf einem Stuhl photographiert, der zum Photographieren von Sträflingen diente — hinter mir kam gerade ein Sortiment dran —, mußte den Paß beim schwedischen Generalkonsul visieren lassen, aber die Hauptsache war, ich hatte einen brasilianischen Paß als Brasilianer mit meinem Photo, meinen zehn Fingerabdrücken, meinem Signalement, einen Paß, mit dem ich durch die ganze Welt gekommen wäre. Ich war also Brasilianer, und so verließ ich denn im Oktober 1914 mit dem schwedischen Dampfer „Kronprinzessan Victorian" der Johnson-Linie das liebgewonnene, schöne Rio. Vorher hatte ich noch tüchtig zu tun gehabt, alles Deutsche blieb drüben oder wurde vernichtet, Taschentücher erhielten andere Zeichen, Wäsche, Anzüge, Stiefelstrippen verloren ihre deutsche Firma, soweit sie noch deutscher Herkunft waren, kurzum, nur keine Halbheiten.

An Bord! Ein famoser Kapitän, famose Offiziere, Passagiere nur zwei: Der Bruder des Kapitäns, der von Buenos Aires zurück nach Stockholm wollte, und ein etwa zwanzigjähriger Bekannter des Kapitäns, der zum Vergnügen von Stockholm nach Buenos Aires und zurück fuhr. Das Leben an Bord war sehr, sehr nett! Als wir Rio verlassen hatten, guckte ich mir die Mannschaft an. Zwei fielen mir, obwohl der eine dunkelhaarig war, auf, es stimmte auch, ich bekam, nachdem ich sie erst englisch ansprach, heraus, daß es deutsche Schiffsoffiziere waren. Einer fuhr als norwegischer Matrose, der andre auch als Mann der Besatzung, er hatte aber keine falschen Papiere, was ihn in England zu längerem Aufenthalt im Bunker zwang. Bis Bahia ging alles friedlich. In Bahia war ich mit dem Kapitän, der mich natürlich für einen Brasilianer hielt, sowie den beiden anderen Schweden beim schwedischen Konsul. Es war nett! Weniger nett war aber, daß der Herr, als er meinen Namen hörte, erklärte, meinen Vater gut gekannt zu haben. Es stimmte schon, denn mein „Vater", geborener Schwede, naturalisierter Brasilianer, war als Kapitän eines Schiffes untergegangen. Gut war nur, daß ich die Person und Lebensgeschichte meines „alten Herrn" gut kannte, obwohl er längst tot war, sonst hätte ich bereits hier den ersten Reinfall erlebt.

Der Hafen von Bahia war voll deutscher und österreichischer Schiffe, auch ein deutsches Kanonenboot lag dort. Ein englischer Kreuzer war am Tage vorher da gewesen. Hier bekamen wir Zuwachs an Deutschen. Mehrere österreichische Matrosen hatten hier auf dem Schiff angemustert, deutsche Schiffsoffiziere kauften ihnen ihre Papiere ab. „Als Österreicher kommen wir durch." Ich setzte mich der Gefahr aus, mich bloßzustellen, indem ich sie warnte, es war aber nichts zu machen, sie rannten in ihr Verderben und hätten beinahe andre mitgezogen. Ich mied sie auch stets aus Vernunftsgründen, während ich mit den beiden anderen

fest zusammenhielt. Beim Auslaufen aus Bahia begegneten wir einem der großen Passagierdampfer der englischen Royal Mail-Linie mit seinem Heckgeschütz. Der Dampfer war voll besetzt, man floh aus dem brennenden Europa. Die Fahrt verlief erst ruhig. Herrliche Tropennächte, die die beiden als Matrosen fahrenden deutschen Schiffsoffiziere und ich genossen, indem wir lange am Heck saßen und plauderten, am Tage passierten wir einmal Walfische, sahen die einsame brasilianische Insel Fernando Noronha auftauchen, bis eines schönen Abends! Wir drei saßen wieder beisammen, stockdunkle Nacht! Plötzlich kam der 1. Offizier gelaufen: „Ein Kriegsschiff!" Wir hoch, ich auf die Kommandobrücke, auf der ich mich immer gern aufhielt. Richtig, an Steuerbord ein Schatten, der uns mit Lichtsignalen anmorste. „Was für ein Schiff?", „Woher?", „Wohin?", „Haben Sie Kriegsschiffe gesehen?", so fragte es geheimnisvoll herüber. Wir antworteten brav ebenfalls in der internationalen Seesprache — englisch — und wünschten dann „gute Reise", was dankend erwidert wurde. Es war unsre „Karlsruhe", der brave, kleine Kreuzer! Wer sah sie wieder?

Eines schönen Tages sichteten wir hoch im blauen Äther den schneebedeckten Pic de Tenerife, die Insel sahen wir noch nicht. Dafür aber zwei Dampfer, die in hoher Fahrt voreinander herliefen. Das Rätsel löste sich, das erste Schiff war der deutsche Dampfer „Crefeld", der mit Kohlen für „irgend wen" Rio seinerzeit verlassen hatte, das zweite ein jagender englischer Hilfskreuzer. „Crefeld" kam rechtzeitig in die spanische Neutralitätszone und konnte in St. Cruz ruhig seine 300 Gefangenen, die ihr die „Karlsruhe" von feindlichen Handelsschiffen übergeben hatte, freilassen. Der englische Kreuzer durfte zusehen. Wir lagen in des letzteren Nähe; ich hatte das Gefühl, als wenn man uns beobachtete. In einem Hotel in St. Cruz konnten wir die freigelassenen Engländer sehen, heruntergekommen sahen sie nicht aus. Als ich nachts 11 Uhr mit dem Kapitän und den beiden anderen Schweden an Bord zurückkehrte, war der Engländer weg. Ich habe geschlafen, erfuhr aber am andern Morgen, daß der Kreuzer außerhalb der spanischen Hoheitszone uns erwartet, mit Scheinwerfern beleuchtet, sonst aber in Ruhe gelassen hatte. Wir waren den Engländern ja sowieso sicher! — Bald setzte schwerster Sturm ein, sogar in den Speiseraum drang das Wasser, da eine schwere See die Bullaugen zerschlug, ich selbst wäre beinahe über Bord gespült worden, als ich auf die Kommandobrücke wollte und über das Oberdeck regelrecht gespült wurde, — nur daß ich einen Eisenpfosten erwischte, war meine Rettung. Und das Wetter hielt an. Wir wagten nicht, durch den Kanal zu laufen, sondern wollten versuchen, nördlich Schottland in die Nordsee zu gelangen. Und der Tag kam immer näher, daß man uns fassen würde!

Wir rechneten mit einem Dienstag, es war der 2. November 1914, wenn ich nicht irre. Aber schon der Montag brachte das längst Erwartete. Wir waren außer Sicht der Küste an Irland vorbeigelaufen, das Wetter noch so schwer wie erst. Wozu war denn auch November! Am Montag früh gegen 8 Uhr lag ich — angekleidet, wie jetzt stets, der Minen und des Wetters wegen — noch in der Koje, als eine Dampfsirene heulte. Das Schiff rollte plötzlich noch schwerer, es hatte gestoppt. Ich raus auf die Kommandobrücke! Da vor uns ein englisches Linienschiff, nach Steuerbord eins, nach Backbord eins — die englische Blockadelinie! Wir bekamen Befehl, zu folgen, bis Offiziere und Mannschaften an Bord kämen. Bei diesem Wetter war es natürlich nicht möglich. Da sind wir so den ganzen Tag hinter dem Engländer — es war, wie sich dann herausstellte, das Linienschiff „Duncan" — hergerollt und geschlingert, bis wir gegen 11 Uhr nachts in einer stilleren Bucht einer der Hebrideninseln (zu Schottland gehörig) stoppten, der Engländer lag nicht zu weit ab. — Ich hatte alle meine Sachen nochmals durchgesehen, noch etwas, was mir verräterisch erschien, ins Wasser geworfen; der eine Deutsche, wie schon vorher angedeutet, wurde im Kohlenbunker verstaut, also los! Da die Kerls erst nicht kamen, legte ich mich nochmals in die Koje, als mich gegen 2 Uhr der eine Schwede, dem ich mich zuletzt anvertraut hatte, weckte: sie kommen! Sie kamen, ein großes Kriegsschiffsboot voll, alles mit Schwimmwesten, immer vom Kegel eines Scheinwerfers des „Duncan" begleitet. Ob sie uns nicht trauten? Wer weiß! Zwei Offiziere, ein Kapitänleutnant (nach deutschem Range) und ein Leutnant kamen mit. Nachdem ein Unteroffizier gleich den einen Schweden, der neben mir stand, anfuhr, ob er Deutscher sei, richteten sich die Engländer häuslich ein, auch wir gingen in die Koje. Und ich habe tatsächlich geschlafen! — Am Morgen! Das Schiff war in Fahrt, das Wetter annehmbar. Ich lugte zur Tür hinaus und konnte durch die geöffnete Tür des Speiseraums sehen, daß nur der englische Kapitänleutnant dortsaß, und ausgerechnet neben meinem Platz. Ich hatte keine Lust, mich dazuzusetzen, als aber der schwedische Kapitän kam, ging ich doch los. Was half es, durch mußte ich! Der Schwede machte uns bekannt, der Engländer benahm sich tadellos. Und so saßen denn Deutschland und England friedlichst frühstückenderweise nebeneinander! Bis die beiden nach oben in den Kartenraum gingen. Nach einer Weile rief mich der Kapitän: Mister A.! Ich turnte hinauf, den Paß in der Tasche. Ich wurde nun vorgenommen. Mein Paß war famos. „Was wollen Sie in Schweden? In Geschäften?" „Jawohl, ich habe geschäftlich zu tun." „Zeigen Sie mir Ihren Fahrschein." Ich gab ihn heraus und bekam dabei einen tödlichen Schreck. Der Schein lautete bis Malmö, also einer Stadt an der Südspitze Schwedens, die hübsch nahe nach Deutschland zu lag.

Das konnte dumm werden! Richtig, schon fragte er: „Sie wollen bis Malmö? Warum?" „Ich weiß noch nicht, ob ich bis Malmö fahre, wahrscheinlich nur bis Gotenburg, ich habe nur um freie Hand zu haben, so weit gelöst." Er sieht mich scharf an, ich gucke ihn an. Jetzt kam's drauf an! Er zögert, plötzlich kriege ich meinen Paß mit Dank zurück. Der schwedische Kapitän sah bei der Geschichte auch ein bischen bleich aus! Ich hätte beinahe vor Freude gejault, die erste Klippe war umschifft! Draußen auf Deck hatte sich inzwischen der Leutnant die Mannschaft vorgebunden. Ich dachte, hier hilft nur Dreistigkeit und stellte mich dazu. Der „Norweger" kam durch, — der andre saß ja hübsch im Kohlenbunker und zählte Kohlen. — Die Deutschen aber, die in Bahia als Österreicher angemustert hatten, wurden alle prompt, wie ich vorausgesagt hatte, als Gefangene erklärt. Ich muß als ehrlicher Mensch zugeben, daß sich die Engländer höchst korrekt benahmen. Als die Deutschen protestieren wollten, erklärte der hinzugekommene Kapitänleutnant in bestem Deutsch — was mir sehr interessant war —, daß „leider Macht vor Recht gehe". Im Laufe des Nachmittags liefen wir den als Wetterstation bekannten kleinen englischen Hafen Stornoway auf der Hebrideninsel Lewis an und gingen vor Anker. Zollbeamte kamen, es wurde erklärt, das Schiff hätte Waren für Deutschland, Schiff und Ladung wären eine gute Prise, wir würden aber von der englischen Regierung über England alle nach Schweden transportiert werden. Das konnte ein schönes Fest werden! Die Ladung wurde immer mehr gelöscht, endlich am Freitag, führten die Verhandlungen zwischen London und Stockholm dazu, daß das Schiff freikam und die Ladung wiedererhielt. Am Sonnabend Mittag verabschiedeten wir uns, nachdem wir vom Montag früh an in englischer Gewalt gewesen waren. Ich atmete auf, als das Schiff sich in Bewegung setzte, die Nerven waren doch etwas angegriffen. Die lieben Briten wünschten, daß wir um ganz England herum durch den Kanal laufen sollten, aber wir machten es anders. Wir hätten nochmals kohlen müssen, auch waren wir gerade so hübsch hier oben. Ich redete auch wie ein Buch, denn nochmals Liverpool anzulaufen, stand mir nicht im Sinn. Und der Kapitän staunte nicht schlecht, nun zu erfahren, wer ich sei. Also liefen wir zwischen den Hebriden und der schottischen Küste nach Norden, um durch den Pentland Firth (zwischen Orkney-Inseln und der Nordspitze Schottlands) in die Nordsee zu gelangen. — Als der Deutsche aus dem Bunker heraufkam, trank er mir bald eine Pulle Kognak aus, die ich ihm hinhielt. Schön war es da unten nicht gerade gewesen. — Die Nacht mußten wir kreuzen, da der Firth nur bei Tage passiert werden durfte. Und als wir am Sonntag Morgen hindurch fuhren, wußten wir auch, warum die Engländer uns hier oben nicht gern sahen. Uns fielen erst eine Menge Fischdampfer

auf, die armiert die Bewachung hatten und dann kam sogar eine Division (4 Stück) großer englischer Linienschiffe (Superdreadnoughts), die uns in allernächster Nähe überholten. Wir dippten brav die Flagge, Albion grüßte wieder. Hier schien etwas los zu sein, freilich ahnten wir noch nicht, daß auf den Orkney-Inseln die englische Flottenbasis („Kirkwall", „Scapa Flow") lag. Die Fahrt durch die Nordsee, an der norwegischen Küste lang war ohne Zwischenfall, vor dem Christiania-Fjord begegneten wir einem norwegischen Kriegsschiff, und dann ging es durch das Fjord nach Christiania zu. Die Norweger hatten als vorsichtige Leute auch Minen gelegt, wir bekamen einen Artillerieoffizier von einem Küstenfort und einen Lotsen an Bord. In Christiania hastete ich unter freundlicher Mithilfe der beiden Schweden nach dem Bahnhof, da ich den in einer halben Stunde nach Schweden fahrenden Schnellzug erreichen wollte, am andern Morgen war ich in Trelleborg. Freilich machten meine Nerven auf einmal nicht mehr mit. Mit dem schwedischen Trajekt ging es nach Saßnitz. Das Schiff hatte viele Flüchtlinge aus Rußland an Bord, die Seekrankheit ging um, da die Ostsee ungemütlich war, worüber ich, der ich die großen Wogen des Ozeans gewöhnt war, freilich lachte — und dann tauchte Rügen, Deutschland auf. Und weil ich in Deutschland erklärte, daß mein Paß falsch sei — hier wollte ich nicht schwindeln —, der Hafenmeister mir daraufhin dumm kam, ich ihm dann hübsch grob, da verhaftete mich der Kerl. Ich war wütend, denn der D-Zug nach Berlin fuhr mir vor der Nase weg. Ich kam schließlich frei, zumal auf telegraphische Anfrage von Dresden meine militärischen Angaben bestätigt wurden, Soldaten schafften sogar mein bischen Gepäck zum Zuge. Nachdem ich die ganze Nacht herumgegondelt war, ehe ich Berlin erreichte, dann aber nachts 2 Uhr vor dem geschlossenen, finsteren Anhalter Bahnhof stand, aus welcher Hilflosigkeit mich ein Eisenbahnbeamter errettete, indem er mir Quartier besorgte, fuhr ich am andern Morgen nach Dresden.

Und dann stand ich in Dresden. Bist du's oder nicht? Warst du eben noch hoch oben bei den Briten? In der Tasche raschelten die englischen Zeitungen, voller Lügen! Freilich du bist's! Freilich die Gesundheit hatte etwas gelitten. Es war aber gleich, Vaterland in Gefahr! — Und heute?!



Tausend Pfund Sterling Kopfpreis.

Von Julius Lauterbach, damals Kapitän der Hamburg-Amerika-Linie; von Singapore (Hinterindien) über Kopenhagen zur U-Boot-Flotte.

Nachdem ich alle Kreuzerfahrten auf S. M. S. „Emden" als Prisenoffizier und zeitweiliger Navigationsoffizier mitgemacht hatte, wurde ich, nach der Vernichtung der „Emden" erst am 12. Dezember 1914 mit meinem Kohlendampfer „Exford", beim Anlaufen von Padang, West-Sumatra in der Dreimeilengrenze, von dem englischen Hilfskreuzer „Empreß of Japan" widerrechtlich gefangen genommen, mit meiner Mannschaft nach Singapore gebracht und in die Tanglin-Baracken hinter Wellblechzaun und Stacheldraht gesetzt. — Hier plante ich sofort bei günstiger Gelegenheit auszubrechen, um wieder zur deutschen Heimat zu gelangen, und meine Dienste dem Vaterlande zur Verfügung zu stellen. — Als Emdenoffizier wurde ich zwar in der englischen Gefangenschaft gut behandelt, doch behagt es einem deutschen Seefahrer nicht, hinter Wellblechzaun und Stacheldraht von indischen Posten bewacht, in Stumpfsinn als Gefangener zu hausen, während die Kameraden in der Heimat für das Vaterland kämpfen. Als Offiziersohn, dessen Vater 1870 sich das Eiserne Kreuz I. Klasse geholt hatte, war es mein fester Entschluß zu fliehen, um das Vaterland zu erreichen. Wir waren dreihundert deutsche Gefangene im Lager. Mit einigen beherzten Männern nahm ich engere Fühlung und bald war heimlich nachts der erste Spatenstich zu unserem unterirdischen Tunnel gelegt. — Wir hatten schon zwölf Meter fertig und wollten bei Neumond in etwa drei Wochen unsere Flucht ausführen, da kamen unsere indischen Wächter uns zu Hilfe. Das 5. leichte indische Infanterie-Regiment, das die Wachen für unser Gefangenenlager stellte, sollte in einigen Tagen nach Marseille verschifft werden, um gegen die Deutschen zu kämpfen. Wir hatten während unserer Gefangenschaft engere Fühlung mit Feldwebel und Unteroffizieren unseres Wachkommandos genommen und wußten, daß die Inder mit der englischen Behandlung nicht zufrieden waren, vom Kriegsschauplatz sehr ungünstige Berichte erhalten hatten und nicht nach Frankreich verschifft werden wollten. — Am 15. Februar 1915 meuterte dies Regiment, erschoß die englischen Offiziere und bemächtigte sich Singapores. Englische Truppen, außer einigen Volunteers, waren zurzeit nicht dort und so gerieten die höchsten militärischen Spitzen Singapores in Verwirrung. Diese Gelegenheit benutzten wir,

schlichen abends heimlich aus dem Lager und hatten nach fünfstündigem Marsch eine kleine Meeresbucht erreicht. Hier kauften wir uns zwei Kanoes und mit Fischernetzen bedeckt, wie Heringe zusammengepfercht, lagen wir verborgen, während unsere Malaien uns sicher an den vielen Wachbooten und Polizeistationen vorbeiruderten. Glücklich waren wir. Von unseren dreihundert Gefangenen waren wir neun, die dies Wagnis unternommen hatten. Wir fuhren erst an der Küste von Johore längs, morgens 5 Uhr ging es über die Malakkastraße. Hier hatten wir sehr durch Hitze und Sonnenbrand zu leiden. Unsere braven Malaien ermüdeten auch schon, da griffen wir kräftig mit in die Riemen, hatten nachmittags 5 Uhr die strömige Malakkastraße passiert und landeten bei einem Pfahldorf auf der holländischen Insel Kasimon. Hier auf den Holzdielen, von Moskitos geplagt, ruhten wir uns erst mal aus; setzten am nächsten Morgen die Reise fort und gelangten zur Hauptstadt der Insel Tandjong Baley; mieteten uns hier eine kleine Dschunke und segelten gen Sumatra. Engländer, die auf der Insel Kasimon lebten, hatten gleich nach Singapore berichtet, daß deutsche Flüchtlinge dort gelandet seien. Nachts schwirrten nun viele Motorboote mit Scheinwerfern die Gegenden ab, um uns zu fangen. Wir waren jedoch mit guter Brise schon in den Kamparfluß der Insel Sumatra eingelaufen und segelten mit der vollen Fahrt schnell stromaufwärts. — Bald im Boot, bald zu Fuß ging es nun auf schmalen Pfaden quer durch Sumatra. Da einige Herren von Malaria geplagt waren und durch Moskitostiche böse Beinwunden bekommen hatten, trennten wir uns. Zu Vieren setzten wir den Marsch weiter fort. Diese siebzehn Tage quer durch Sumatra, in einem Khakianzug und Unterzeug — und was man auf dem Leibe hatte —, war eine sehr anstrengende Tour. Von Hitze geplagt, von Moskitos gestochen, marschierten wir täglich unsere 25 Kilometer. Nachts kein Bett, auf hartem Holz in einer Malaienhütte ruhten wir uns aus und lebten nur von Reis und Kokosnüssen. — Aber schön war es doch und die Hauptsache war — die goldene Freiheit. Holländische Bezirksleiter wollten uns, vom englischen Konsul beeinflußt, öfters festhalten, doch quälten wir uns wenig um diese Leute, sondern setzten tapfer unseren Marsch weiter fort. Nachdem wir die Hochlande und das Gebirge von Padang überschritten hatten, fuhren wir die letzte Strecke nach Padang mit der Bahn. Hier wurden wir gleich von den holländischen Behörden festgehalten und vor Gericht vernommen. Ich erfuhr, daß man mich mit dem indischen Aufstand in Singapore in Verbindung gebracht hatte und nun hatten die Engländer 1000 Pfund Sterling auf meinen Kopf als Preis gesetzt, mich lebend oder tot zu fangen. — Das holländische Gericht konnte uns jedoch nichts antun und entließ uns. Nach zwei Wochen zerstreuten wir uns in Padang. Zwei

Kameraden und ich, die zur Heimat wollten, verschwanden nachts in einem kleinen Motorboot aus Padang und gelangten unbemerkt bis Kroe an der Sundastraße, wo uns ein holländischer Dampfer sicher nach Batavia brachte. — Hier mußten wir nun warten bis uns die holländische Regierung frei gab. Nach vierwöchentlichem Warten traf diese Botschaft ein. Wir hatten uns inzwischen Pässe der verschiedensten Nationen besorgt und Pläne geschmiedet, wie wir zur Heimat gelangen wollten. — Die meisten Pläne aber scheiterten daran, daß ich in Ostasien zu bekannt war und die Engländer überall mein Bild hingeschickt hatten. Über Suez konnte ich nicht. Alle deutschfreundlichen holländischen Kapitäne rieten mir dringend ab. In Weltwieden, wo ich bei den echt deutschen Brüdern Helferichs wohnte, wurde ich doch stark von englischen und japanischen Spionen beobachtet. So einfach war es nicht, hier ungesehen fortzukommen. Es glückte mir aber doch an Bord eines deutschen Küstendampfers in Socrabaga zu gelangen. Der Kapitän, ein alter Freund von mir, rüstete mich mit einer Seekarte und Taschenkompaß aus und nach drei Tagen war ich Passagier auf einem holländischen Küstendampfer, der nach Borneo und Celebes fuhr. — Meinen Kameraden Schönberg traf ich auch hier an Bord. Er fuhr als Däne, ich als Schwede. — Das deutsche Generalkonsulat in Weltwieden hatte mich mit Geld ausgestattet und gleichzeitig mir einen geheimen Auftrag für das Generalkonsulat in Shanghai gegeben. — Obgleich alle deutschen Landsleute mir abrieten, blieb ich doch dabei zu versuchen Deutschland zu erreichen. Daß mir gefahrvolle Wege bevorstanden, wußte ich, aber nichts schreckte mich ab. — Wo ein Wille, ist auch ein Weg! Land und Leute und Sprachen kannte ich —, warum nun alle Pläne aufgeben?! — Von den Celebes-Inseln machten Schönberg und ich die Fahrt über die Zulu und Celebes in einem sechs Meter langen offenen Boot. Oft konnte man wirklich verzagen, wenn man kein Segelboot bekommen konnte. — Die Eingeborenen hatten keine Lust, wollten uns nicht behilflich sein. Oft palaverten wir Stunden mit diesen Kerlen erfolglos herum. Dann wieder energisch kamen wir in fünf Minuten zum Ziele. Die reinen Kinder sind diese Eingeborenen. Nach siebentägiger heißer, recht stürmischer Seefahrt gelangten wir mit Hilfe meiner Seekarte und des Kompasses nach Mindanao. Unser sehr leckes Boot hatte sich als ein vorzügliches Seeboot gezeigt. Krumm und steif vom Sitzen, hungrig und durstig, verbrannt im Gesicht, wurden wir von einem amerikanischen Offizier einer Polizeitruppe in Glan auf Mindanao empfangen. Er war sehr erstaunt, daß wir Europäer seien. Eine weite Seereise in offenem Boot hätten wohl hier noch keine Weißen unternommen. — Wir genossen zwei Tage eine gute Gastfreundschaft dort; erholten uns und überlegten, wie nun weiter. Ein Dampfer kam erst in vier Wochen. Ich vermied übrigens gern diese Dampfer-

fahrten, da man in den Anlegeplätzen sofort bemerkt und verraten wird. Mit Segelbooten ist man gänzlich unauffällig, kann vor der Stadt irgendwo landen und zu Fuß dann unbemerkt die Stadt betreten. Da die Einwohner Mindanaos noch richtige Wilde sind, in einigen Gegenden auch die Kopfjäger und Amockläufer hausen, so wählten wir wiederum den Seeweg und wollten dann die Insel an der schmalsten Stelle zu Fuß durchqueren. — Unser altes Boot schenkten wir den Eingeborenen und mit einem flachen, bedeckten Küstenboot ging es nach Malabang. Hier riet uns die amerikanische Behörde dringend ab, die Insel zu Fuß zu durchqueren. Gerade hier lag viel amerikanisches Militär und Polizeitruppen, denn der Eingeborenenstamm, die Moros, waren die gefürchtetsten Gegner der Amerikaner, Kopfjäger. Aber wo sollten wir hin? In Zamboanga lagen englische Zerstörer, und die schmalste Stelle Mindanaos konnten wir in zwei Nachtmärschen bewältigen. Ich wagte es, trotz Abratens der Behörden. Ein eingeborener Führer begleitete uns und abends marschierten wir unbewaffnet ab. Tags schliefen wir in den dichten Wäldern und nachts wanderten wir. Trotzdem wir uns zweimal verirrt hatten, erreichten wir ohne Begegnung mit den wilden Kopfjägern unser Ziel. Aber unheimlich war dieser Marsch doch. Wir hörten tags und nachts oft das Geheul dieser Eingeborenen und unser Führer zitterte dann stets vor Angst. — Da es stark geregnet hatte und die zu überschreitenden Flüsse vom Gebirge her sehr angeschwollen waren, mußten wir mehrere von ihnen durchschwimmen. Hier holte ich mir eine eklige Ruhr. Das Gebirgswasser war doch sehr kalt und wir waren vom Marschieren und in unserer Aufregung sehr heiß. Aber mit Hilfe von Angosturabittern überwand ich diese Krankheit auch allmählich. Von der Nordküste Mindanaos ging es nun wieder im Segelboot nach Zabu. Nach zweitägiger schöner Fahrt gelangten wir dort gut an, übernachteten in einem sehr schmutzigen Hotel und fuhren auf einem amerikanischen Küstendampfer nach Manila. — Hier lag ein guter Freund von mir mit seinem deutschen Dampfer. Ich ließ mich an Bord rudern und genoß acht Tage schönste Gastfreundschaft bei ihm und seiner lieben Frau. Da hier sehr viele deutsche Dampfer lagen, mußte ich sehr vorsichtig sein, damit kein Klatsch entstände. Ich studierte täglich die Schiffslisten und fand auch bald, daß der japanische Kohlendampfer „Ataka Maru" nach Nordchina in zwei Tagen ginge. — Ich zog nun mit meinem holländischen Paß zu der englischen Agentur der japanischen Dampferlinie und nach genauer Prüfung erhielt ich eine Fahrkarte nach Chingwangtao, Nordchina, für die Fahrt der „Ataka Maru". Diese Fahrt verlief sehr ruhig, trotzdem zwei meiner früheren chinesischen Matrosen hier an Bord, als Steuerer waren. Sie begrüßten mich sogar nachts freudig, verrieten mich aber nicht. Die

Japaner glaubten, ich wäre der neue Baggermeister für die Takubarre, für den ich mich ausgegeben hatte, und belästigten mich wenig; waren zwar neugierig, aber sehr höflich. Holländisch konnten sie nicht, und ich behauptete nur wenige Worte englisch zu können. — Aber Chinwangtao, der Hafenplatz im Golf von Petschili, wo die englischen Kohlen der Kaiping-Minen verschifft werden, war für mich ein gefährlicher Platz. Dort leben nur fünf Europäer. Da ich im Winter viel mit meinem Postdampfer der Hamburg-Amerika-Linie dort gewesen war, kannten mich diese Herren dort ganz genau. Als wir an der Mole anlegten, sah ich auch schon diese fünf Europäer, voran den Hafenkapitän Robertsen, anmarschieren. Ich hatte mich schon vorher beim japanischen Kapitän verabschiedet und benutzte die Gelegenheit, während diese fünf Engländer ihren Whisky Soda beim japanischen Kapitän tranken, mich heimlich mit meinem kleinen Gepäck zu entfernen. Ich wußte hier genau Bescheid. Den Zug nach Tientsin wollte ich nicht benutzen, da ein Telegramm mich dort angemeldet hatte. Also zu Esel, die es dort zu mieten gab, ritt ich am Meeresufer nach Peitaho und benutzte den Nachtzug nach Tientsin. Mit blauer Brille, glatt rasiert erkannte mich keiner in Tientsin. Ich blieb hier bei einem alten guten Freund und fuhr am nächsten Tag mit der Tientsin-Pukan-Eisenbahn, über Tsinanfu nach Nanking. Von dort mit dem Abendschnellzug nach Shanghai. Hier kannte mich nun jeder Europäer, da die meisten als Passagiere auf meinem schönen Postdampfer gereist waren und ich Mitglied des deutschen und englischen Klubs war. — Also doppelte Vorsicht. Trotzdem blieb es nicht verborgen. Der englische Generalkonsul gab den Befehl, mich einzufangen und auf einem englischen Schiff nach Singapore zurückbefördern zu lassen. Man hatte mir zur Last gelegt, den indischen Aufstand in Singapore geschützt zu haben und nach Aussage einiger gefangener indischer Soldaten mit daran beteiligt gewesen zu sein. Ich wurde nun von sehr zweifelhaften Personen auf Schritt und Tritt scharf beobachtet. Einzeln wagten diese feigen angeworbenen Kerle mich nicht anzugreifen, da sie wußten, ich verfügte über einige Körperkräfte. Aber zu sieben Mann griffen sie mich einmal an, ich ging gerade am Fluß entlang. Kurz entschlossen sprang ich in den reißenden Whamphostrom und ließ mich von der Ebbe in der Dunkelheit flußabwärts treiben. Bald erwischte ich einen chinesischen Sampan und ließ mich nach einem deutschen Dampfer rudern. Keiner meiner Feinde hatte den Mut gehabt mir ins Wasser zu folgen. Ich fand bei dem deutschen Kapitän eine gastfreundliche Aufnahme, hielt mich hier an Bord verborgen und ließ mir durch Freunde eine amerikanische Deckoffizieruniform bei einem chinesischen Schneider machen. Deutschamerikanische Freunde besorgten mir einen amerikanischen Marinepaß, ebenso eine Fahrkarte 1. Klasse für den Pacific-Mail-Dampfer „Mongolia" und

mit Motorboot unter amerikanischer Flagge ließ ich mich an Bord dieses großen Passagierdampfers abends zwei Stunden vor der Abfahrt hinbringen. Obgleich meine amerikanischen Freunde in amerikanische Blätter und Zeitungen einen Scheinartikel setzen ließen, daß ich auf einem englischen Dampfer kurz vor Vancouver entdeckt worden wäre und in Kanada abgeurteilt werden würde, so untersuchten englische Offiziere diesen amerikanischen Dampfer „Mongolia" vor der Abfahrt doch noch sehr genau. Mir gelang es durch Rasieren und Haarschneiden beim Bordbarbier in amerikanischer Uniform ihren Späherblicken zu entgehen. — Froh war ich, als wir erst in See waren und ich von Shanghai fort war. Aber auch in Japan war ich sehr bekannt und äußerste Vorsicht hieß es dort walten zu lassen. Wir liefen erst mal den schönen Hafen von Nagasaki an. Sogleich kam die japanische Paßbehörde an Bord. Alle Passagiere (fünfhundert an der Zahl) mußten in den Eßsalon und nun ging die Kontrolle los. Es mußte doch wohl in Shanghai etwas von meinem Plane durchgesickert sein, denn plötzlich wurde von einem japanischen Polizeioffizier mein Name gerufen, unter dem ich als amerikanischer Deckoffizier reiste. Dreimal wurde Mister Johnsen gerufen; ich meldete mich nicht, da ich mir sagte, früh genug kriegen sie dich doch noch und vielleicht hast du bei der Kontrolle noch Glück. Unheimlich war mir aber doch zu Mute. Da plötzlich tritt ein Herr hervor und meldet sich als Mr. Johnsen. Mein Glück! Es war ein Namensvetter von mir unter den vielen Passagieren. Er wurde von zwei Polizeioffizieren zur genaueren Visite in Einzelverhör mitgenommen. Unter den Passagieren befand sich auch der amerikanische Admiral, der nach Amerika reiste. Nun stellte ich mich dicht neben den Admiral und als die japanischen Offiziere die Pässe revidierten, grüßte ich ebenfalls, wie der Admiral, diese japanischen Offiziere. Aus angeborener Höflichkeit schritten die Japaner bei uns Uniformierten grüßend vorbei und sahen weiter die Pässe der Zivilpersonen nach. Donnerwetter war dies ein Dusel! Frech muß man sein, sonst kommt man nicht durch! Aber mein Herz klopfte doch recht stark. In Kobe und Yokohama, war die Kontrolle nicht mehr so scharf, da diese Polizeioffiziere die Reise nach den japanischen Häfen bei uns an Bord mitmachten. Während der Fahrt freundete ich mich mit einem dieser Offiziere an und bat ihn, mir doch Yokohama zu zeigen. Geehrt sagte er mir dies zu und in Yokohama fuhr ich stolz mit ihm in seinem Polizeiboot an Land. eine sicherere und bessere Führung konnte ich hier nicht haben. — Ich vermied natürlich die Nähe der Hotels, da ich dort bekannt war. Wir besuchten einige Teehäuser und Raritätenläden und wanderten dann gegen Abend dem Hafen zu. Unangenehm war es mir, wenn ich mein Bild an den verschiedensten Ecken an den Anschlagesäulen sah und mein Japaner grinsend bemerkte, ja bei dem deutschen Emdenoffizier wäre noch ein gutes Geschäft zu

machen. Ich steckte gerade meine Pfeife an und verbarg so wohl mein Erröten; trällerte ein amerikanisches Lied und die fatale Situation war unbemerkt vorübergegangen. Nun sah ich mich aber vor in die Nähe dieser Anschlagesäulen zu kommen. Wenn ich auch in der amerikanischen Uniform gänzlich verändert aussah, so fühlte ich mich doch im Innern unsicher. Froh war ich erst, als ich wieder an Bord der „Mongolia" war und die Schrauben sich zur Weiterfahrt nach Honolulu bewegten. — Bei allen Aufenthalten in den verschiedenen Plätzen legte ich den größten Wert darauf unauffällig und schnell zu verschwinden. Denn, war nach meiner Abfahrt aus irgend einem Platz später doch etwas zum englischen Konsul durchgesickert und die wahrscheinliche Route meiner Reise angegeben, so war ich meistens schon wieder wo anders und die Nachspürungen hatten keinen Erfolg mehr. Nach elftägiger Seereise gelangten wir nach Honolulu. Obgleich einige mir bekannte deutsche Damen, Amerikaner und Engländer als Passagiere an Bord waren, blieb ich doch unerkannt. In Honolulu lag mein früherer Postdampfer. Er hatte das Kreuzergeschwader mit Proviant in die Südsee begleitet und war nach Entleerung nach Honolulu geschickt worden. Ich besuchte meinen ersten Offizier, der für mich das Schiff führte und holte mir von meinen Zivilsachen noch einige Anzüge. Nachmittags zog die „Mongolia" schon weiter nach San Francisko und in sieben Tagen hoffte ich auch dort gut zu landen. — Am letzten Tag vor San Francisko mußte man beim Zahlmeister des Schiffes unter Eid eine Erklärung ablegen, daß man keine zollpflichtigen Sachen an Bord habe oder verbotene Gegenstände nach Amerika einschmuggeln wolle. Um mit den amerikanischen Behörden nicht in Konflikt zu kommen, trug ich meinen richtigen Namen in die Liste ein, zog mir Zivilkleider an und ließ mich wenig sehen. Aber bald war es nun an Bord herum, wer ich sei und namentlich das holde weibliche Geschlecht zeigte großes Interesse und Neugierde für mich. — Die Amerikaner waren sehr freundlich, dagegen die Engländer warfen mir gehässige Blicke zu. Funkten natürlich sofort nach San Francisko, daß ich an Bord sei und hofften, daß diese Telegramme von einem englischen Kriegsschiff aufgefangen würden und ich noch vor San Francisko von Bord geholt würde. Aber der Nebel half mir, die wenigen Stunden, die wir noch bis zum Hafen hatten, fuhren wir im dichten Nebel und gelangten glücklich nach San Francisko. Durch die Funkentelegramme waren die amerikanischen Zeitungsreporter aber mobil gemacht, überfluteten mit Photographenkasten bewaffnet unser Schiff und versuchten mich von allen Seiten zu typen. Diesen Gefallen tat ich ihnen aber nicht. Ich wollte nicht mein Bild in allen amerikanischen Zeitungen sehen, da ein Fortkommen ja dann noch schwerer für mich wurde. Ich bezog den Kleiderschrank des 3. Offiziers der „Mongolia", und wartete hier ab, bis die Reporter verschwunden waren. —

In San Francisko hatte ich viele gute Freunde. — Ich wechselte täglich mein Hotel und vermied das deutsche Konsulat zu besuchen. Bei den Konsulaten halten sich meistens Spione auf und helfen taten die Konsuls einem doch nicht. Meine Freunde besorgten mir eine Fahrkarte nach New York und nach achttägigem Aufenthalt ging es quer durch die Vereinigten Staaten nach New York. Anstrengend, aber schön war die Fahrt. In New York nahm ich erst mal mein Quartier in einem großen, vornehmen Hotel. Man kann sich in den Riesenhotels von New York besser verkriechen. Aber allmählich wurde es mir dort zu teuer und ich wechselte meinen Wohnsitz von New York nach Hoboken — New Jersey, Brooklyn und Philadelphia —. Daß Spione mir öfters folgten, merkte ich auf der Straße. Blieb ich vor einem Schaufenster stehen, blieben diese Spürhunde auch stets stehen. Dann ging ich einfach in ein großes Hotel, fuhr im Lift 17 Etagen hoch und gleich mit einem der vielen Lifts herunter, und war so meine Verfolger los. Es war doch verdammt schwer in New York eine Stelle auf einem neutralen Schiffe zu bekommen. Alle Schiffe und Piers wurden von den Engländern scharf kontrolliert. Fünf Wochen war ich nun schon hier und alle meine Pläne und Hoffnungen waren fehlgeschlagen. Aber übereilen wollte ich diese letzte Strecke zur Heimat auch nicht und war unermüdlich, um doch noch eine passende Gelegenheit zu finden, die mich hoffen ließ, sicher durchzukommen. — Ich suchte öfters die skandinavischen Kneipen an der Batterie in New York auf und suchte Anschluß an die Kapitäne. Einmal hatte ich auch einen sehr deutschfreundlichen, schwedischen Kapitän gefunden, der mich im Kohlenladeraum als blinden Passagier mitnehmen wollte. Als ich mir aber nachts in Philadelphia das Schiff und den Laderaum voll Kohlen heimlich ansah, wo ich 25 Tage ohne Licht im Kohlenstaub eingesperrt hausen sollte, da ließ ich diese Gelegenheit fahren und dankte dem Kapitän für seine Bereitwilligkeit. In diesem Kohlenraum voll Gasen und Staub hätte ich es keine acht Tage aushalten können. Also neue Jagd nach einer Überfahrt. Ich fuhr wieder nach New York und es glückte mir die richtigen Leute zu treffen. Bald war ich als Heizer eingekleidet und mit einem Blecheimer und Schraubstöcken bewaffnet, ging ich durch die scharfe Kontrolle mit meinen Helfern an Bord eines großen, dänischen Passagierdampfers. Zwei Stunden später waren wir frei von der Pier und es ging bei Sandy-Hook vorbei in den Atlantischen Ozean. Ich mußte nun in der Maschine arbeiten. Ein Ingenieur sah es mir wohl an, daß es mir ungewohnte Arbeit sei und fragte mich, was ich von Beruf sei. Ich sagte: „Ingenieur." Darauf bekam ich leichtere Arbeit in der Maschine; hatte die Pumpen zu ölen, Messinglampen und Flurplatten zu putzen; zu tun war immer etwas. Vor England wurden wir bei der Blockade von einem englischen Hilfskreuzer angehalten; erhielten ein Prisen-

kommando an Bord und wurden zur Revision nach Kirkwall gebracht. Hier kam wieder eine große Paßkontrolle. Sechs Tage lagen wir hier und jeden Tag wurde das Schiff revidiert. — Es gelang mir aber, mich stets so in der Maschine zu verstecken, daß ich nicht mit den englischen Offizieren nähere Bekanntschaft machte. — Ich hatte meistens mein Quartier dicht beim Kessel, wo es sehr heiß und schmutzig war; diesen Platz scheuten die Durchsucher meistens sehr. — Einige österreichische Offiziere wurden von Bord geholt und ins Gefangenenlager gesteckt. Am Abend des sechsten Tages durften wir endlich auslaufen. — Nach kurzer Fahrt gelangten wir nach Christiania. Hier wurden wir Heizer, die das Schiff verlassen wollten, noch früh morgens vom Quarantänearzt geimpft, da Pockenfälle an Bord vorgekommen waren. Ich durfte zwar an Land gehen, mußte aber meinen Wohnsitz genau angeben. Ich kannte von früher her nur das Parkhotel und nannte dieses als meine Adresse. Der norwegische Arzt schaute mich von oben bis unten an, daß ich als gewöhnlicher Heizer in einem so vornehmen Hotel wohnen wollte. Im schönsten amerikanischen Slang antwortete ich ihm, daß ich viele Dollars und Kronen verdient hätte und auch mal anständig wohnen und leben wollte. Zehn Tage sollte ich mich nun täglich bei der Quarantänestation melden. Aber um 7 Uhr 14 Min. morgens saß ich schon im D-Zug über Gotenburg—Helsingborg nach Kopenhagen. — In Kopenhagen tat das deutsche Generalkonsulat nichts für mich, fand es sehr interessant, aber bedauerte ohne deutsche Ausweispapiere nichts weiter tun zu können, als mich bis zur deutschen Grenze schaffen zu lassen, um dort, von einem Gendarmen in Empfang genommen, erst richtig meine Personalien anzugeben und Nachforschungen über ihre Echtheit abzuwarten. Dies paßte mir nun garnicht. Ich besuchte das Büro des Norddeutschen Lloyds und erfuhr dort, daß ein mir bekannter Kapitän, späterer Direktor des Lloyds, als Handelsattaché bei der Gesandtschaft wäre. Diesen Herrn besuchte ich, und durch seine sofortige Hilfe und Liebenswürdigkeit konnte ich schon am nächsten Tag ohne Paß nach Warnemünde fahren. Ich hatte meiner Mutter meine Ankunft in Kopenhagen und das Eintreffen in Warnemünde mitgeteilt, natürlich unter einem früheren Kinderspitznamen. Bekannte meiner Mutter, die mit meinem Vater beim 90. Füsilier-Regiment in Rostock früher zusammengestanden hatten, schickten die Musikkapelle nach Warnemünde und mit „Deutschland, Deutschland über alles" wurde ich dort ahnungslos zu meiner größten Freude empfangen. Wie glücklich war ich wieder auf heimatlichem Boden zu sein und ruhig mal unverfolgt schlafen zu können. Dies tat den angestrengten Nerven gut. Meine Erzählungen und Abenteuer klingen leicht, doch viel habe ich in diesen acht Monaten durchgemacht und nur der eiserne Wille: „Du mußt!, es muß sein!", hat mich hochgehalten. —

Im Segelboot über den Golf von Lyon.

Von W. Beggerow, damals Kaufmann in Westafrika; von Santa Cruz (Teneriffa) über San Remo zum Landsturm-Bataillon VII/14.

Es war schon viel von Krieg gemunkelt worden, als ich mit dem Dampfer „Prinzregent" am 31. Juli 1914 auf Veranlassung meines damaligen Chefs nach Afrika fuhr, um seine 41 000 Hektar große Farm zu übernehmen. Ernstlich glaubte kein Mensch an Krieg, obgleich wir in Antwerpen große Truppendurchzüge beobachtet hatten. Als wir jedoch die englische Küste entlang nach Southampton fuhren und in kurzen Abständen wohl fünfzig bis sechzig englische Kriegsschiffe sahen, da wurde uns doch etwas beklommen zu Mute. In Southampton eingelaufen durften wir nicht von Bord. Bordmannschaften, die die Schiffsoffiziere an Land begleitet hatten, erzählten uns, daß die Piers von bewaffneten Tommies wimmelten, daß unser Schiff innerhalb einer Stunde abzufahren hätte. Der Krieg mit Frankreich und Belgien hätte schon begonnen. Harrend der Dinge, die da kommen sollten, schlängelten wir uns durch den Kanal. Ouessants gewaltiges Leuchtfeuer warf seine schneidenden Leuchtgarben wie glänzende Schwerter durch die dunkle Nacht. Wir waren alle noch wach, als der „Drahtlose", so hieß der mit der Funkentelegraphie unseres Schiffes beauftragte Offizier, wie eine Bombe zwischen uns platzte und rief: „England hat uns den Krieg erklärt!" Wir waren fast alle Kolonialdeutsche und wußten Englands Macht aus Erfahrung genügend einzuschätzen. Kein Ton des Jubels drang aus unseren Kehlen und die Stimmung wurde ein wenig gedrückt.

Am anderen Morgen begann ein emsiges Treiben an Bord. Der Schiffskörper erhielt durch Bemalung mit anderen Farben das Aussehen eines Portugiesen. Des Nachts wurden die Lichter abgeblendet und weiter ging es mit Kurs auf die kanarischen Inseln. Nur wenige Tage dauerte es, da bekamen wir einige der kleinen, dieser Inselgruppe vorliegenden Inseln in Sicht und nun hieß es aufpassen, da anzunehmen war, daß John Bull schon vor Teneriffa auf uns warten würde. Und richtig, so wie es gedacht, so kam es auch. Unsere oben im Papageienkorb sitzenden, mit scharfen Gläsern ausgerüsteten Wachen meldeten gegen Abend die Anwesenheit mehrerer englischer Kreuzer vor der Hafenstadt Santa Cruz, die allem Anschein nach auf uns warteten, uns aber noch nicht gesichtet hatten. Jetzt hieß es einen anderen Kurs einschlagen, damit wir die Südseite Teneriffas erreichten, um

unbehelligt in die spanische Hoheitsgrenze zu gelangen. Die Nacht setzte inzwischen ein. Wenige Augen schlossen sich, denn die Spannung war groß. Würden wir morgen Gefangene sein?

Weiße Nebel lagen noch auf dem Wasser am anderen Morgen, als wir bemerkten, daß wir uns unter Land befanden. Es war also geglückt. Langsam fuhren wir innerhalb der spanischen Hoheitsgrenze nach Santa Cruz de Teneriffa.

Nun begann für uns ein Leben, froh voll Hoffnungen. Entsatz mußte ja kommen. Deutschland würde Englands Seemacht brechen, und uns den Weg zur Heimat frei machen, damit wir dem Vaterlande dienen könnten mit Leib und Seele.

Am 24. September 1914 wurde uns der heroische Handstreich Weddigens mit U 9 auf die „Aboukir", „Hogue" und „Cressy" gemeldet. Wie jubelte unser Herz und wie froh waren wir über diesen Erfolg unserer prachtvollen blauen Jungen; und doch — das Herz wurde uns schwer. Wir durften nicht mit, nicht unseren Teil dazu beitragen, das Vaterland zu befreien. Die Untätigkeit zermürbte uns, die Scham zerfraß uns. Immer länger und immer länger dauerte das Warten auf Erlösung, das Warten auf persönlichen Anteil an diesem gewaltigen Ringen. Die „Stuttgart" von Südamerika sandte uns einmal ein Schiff, ich glaube es war die „Walhalla", ich weiß es heute noch nicht, wie es ihr möglich war, die englische Sperrlinie vor Teneriffa zu durchbrechen. Genug, wir sahen mit einem Mal, am Mittag, ein Schiff mit deutscher Flagge auf uns zusegeln. Alle sprangen wir auf vom Tisch und mit Hurrah und Händewinken gaben wir unsere Freude kund. Jetzt kommt Entsatz, jetzt kommen wir mit, dachten wir. Nur eins störte uns. Das waren doch merkwürdige Deutsche, die sich dort an Bord befanden und es nicht einmal für nötig hielten, unsere Begrüßung zu erwidern. Bald aber erfuhren wir durch Signale die Ursache ihres merkwürdigen Verhaltens. Es waren alles englische Mannschaften von den Schiffen, die die „Stuttgart" an der südamerikanischen Küste versenkt hatte.

In unseren Herzen wurde es immer schlimmer, die Sehnsucht nach dem Vaterlande immer größer. Tag folgte auf Nacht und Nacht auf Tag. Es war nicht mehr zu ertragen, untätig zusehen zu müssen, wie die Brüder starben für unser Land, für unser Volk, für die deutsche Seele und für Deutschlands Größe. Kein Geld in der Tasche, die Kleider abgenutzt, ein fressender Schmerz am Herzen, ein Gefühl der Scham in der Brust. Eine Stimme im Innern sagte: „Du Feigling, du Feigling mit deinen gesunden Gliedern", und eine andere sagte: „Du kannst ja nicht fort, du hast keine Schuld." Und es war, als ob eine Hand sich um meinen Hals legte, als ob ein Schluchzen hinaufsteigen wollte, vom Herzen zur Kehle zu einem einzigen Schrei: „Hinaus aus dem Gefängnis, hinaus zum Kampf".

Die „Adelante" ein spanischer Cargo fuhr von Santa Cruz nach Cadiz. Drei deutsche Jungen, Leonhardt Führen, Alois Müller und ich, Nord-, Süd- und Mitteldeutschland, im Triumvirat hatten sich durchgerungen und zur Tat gegriffen. — Fern lag Santa Cruz am Horizont und die englischen Kreuzer waren nur noch sichtbar wie schwarze Striche auf dem großen Ozean. Mit uns im Vorderschiff fuhren spanische Soldaten, sie waren seekrank und elend. Wir aber mit blitzenden Augen, tummelten uns auf Deck, das Herz voll Erwartung. Am Mittag gab es einen Blechnapf voll Garbanzos (spanische Erbsen), einen Löffel und einen halben Liter Landwein. Der Kapitän Herr Bachs, ein germanofilo, wie wir später feststellten, hatte uns längst im Auge. „Gebt ihnen Teller, Messer und Gabel, es sind Alemanes!" brüllte er von der Kommandobrücke herab. Bei dem waren wir anscheinend in hoher Achtung. Und wie tat es uns wohl, von diesem edlen Volk bewundert zu werden. Wir galten also noch etwas, wir Deutschen. Nicht überall sah man uns als Hunnen und Barbaren an. — Der Abend kam heran und mit ihm erschien ein schwarzer Balken am Horizont, der sich allmählich als ein alter Bekannter entpuppte. Der „Highflyer" wars, der englische Kreuzer, der vor kurzem mit großer Übermacht unseren schwachen Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große" bei Rio D' Oro in den Grund bohrte. Er konnte nicht sehr stolz darauf sein, denn wir haben mit eigenen Augen gesehen, wie zerschossen er von diesem Unternehmen zurückkehrte. Unser Kapitän, der, wie ich schon sagte, ein Deutschenfreund war, legte seinen Kurs ein wenig mehr nach Nordwest und es bemächtigte sich unser eine große Spannung. Würde er uns verraten oder nicht? Nicht lange dauerte diese Ungewißheit, der „Highflyer" fing mit einem Male an zu blinken. Bald blinkte auch unser Schiff und es kam zu einem lebhaften Austausch. Schließlich fuhr der „Highflyer" vorbei und wir atmeten auf. Für dieses Mal waren wir gerettet. Später hörten wir, daß der Kapitän, mit dem Vorgeben, das Blinken nicht richtig verstanden zu haben, versucht hatte, die Entfernung zwischen „Highflyer" und uns nach Möglichkeit zu vergrößern und erst dann, als die Entfernung immer größer wurde, mitgeteilt hatte, daß keine Deutschen an Bord wären. Nach fünftägiger Fahrt landeten wir in Cadiz. Dort verhalfen uns die Landsleute, Herr Sauerwein und Herr Carlos Knappe, zu einem Unterkommen und einer kleinen Unterstützung. Dank sei diesen beiden Deutschen noch an dieser Stelle gesagt für ihr treudeutsches Verhalten. Acht Tage hielten wir uns in Madrid auf und noch heute bin ich begeistert von der liebenswürdigen Aufnahme und der hohen Achtung, die uns dieses edle spanische Volk entgegen brachte. Bald darauf fuhren wir nach Barcelona. Jetzt erst begannen die wirklichen Schwierigkeiten. Vor allem galt es die Frage zu lösen: „Wie kommen wir durch das Mittelmeer?"

Tagaus, tagein pilgerten wir zu den Schiffsagenturen. Keine wollte etwas von uns wissen. Nicht für zweitausend Pesetas wollte man uns eine Überfahrt geben. Alle Versuche, mit holländischen Schiffen nach Holland zu kommen, schlugen fehl. Unser Mut sank immer mehr. Sollten wir denn auch in Spanien bleiben müssen wie so viele andere? Nein, Deutschland hatte uns nötig. Eines abends besuchten wir mit trüben Gedanken den Hafen und musterten die Schiffe mit traurigen Augen. Da sah ich zwei kleine italienische Segler am Kai liegen. Wie ein Blitz kam mir der Gedanke: mit diesen Schiffen muß es gehen. Wir gingen an Bord des einen. Als einziger Sprachkundiger von uns dreien führte ich die Unterhaltung. „Das Schiff fährt nach Cette," sagte mir die Mannschaft. Das war nichts für uns, denn nach Frankreich wollten wir nicht. Das andere Schiff, die „Milano" führe nach Genua. Hier mußten wir mit. Nach langen Verhandlungen ließ sich der Kapitän herbei, uns mitzunehmen. Morgen früh um 6 Uhr sollten wir bereit sein. Er könne uns aber nur im offenen Meer aufnehmen. Wir müßten hinausrudern, außerdem hätten wir dreihundert Pesetas im Voraus zu bezahlen. Froh schlug nun unser Herz. Eilends begaben wir uns in die Stadt und kauften Lebensmittel und Wein als Proviant ein, feierten sodann Abschied mit unserem Wirt und fuhren am anderen Morgen um 4 Uhr mit einem kleinen Ruderboot ins Meer, um unser Schiff zu erwarten. Was nicht kam, war aber das Schiff. Nachdem wir eine Stunde vor dem Hafen gewartet hatten, fuhren wir zurück. Die Milano lag noch vor Anker. Wir mochten aus Furcht vor Spionen nicht an Bord gehen, um dem Kapitän unseren Standpunkt klar zu machen. Unterwegs wurden wir noch von der Hafenpolizei aufgehalten, welche uns aber laufen ließ, als sie hörte, daß wir Deutsche waren. Unsägliche Betrübnis hatte sich unser bemächtigt, traurig schlichen wir nach unserer alten Herberge, die wir so voll Hoffnungen verlassen hatten und sanken auf die Betten, unserm Schicksal nachhängend. Plötzlich kam der Wirt in unser Zimmer, die Hände über dem Kopf zusammenschlagend rief er aus: „Seid Ihr noch nicht fort?" Betrübt erklärten wir ihm unser Schicksal. Wie zufällig warf er einen Blick aus dem Fenster, von dem er den Hafen übersehen konnte. Dann rief er mit einem Mal aus: „Da fährt ja Euer Schiff, nun aber schnell hinterher, vielleicht holt Ihr es noch ein." Neue Hoffnung durchdrang unsere Glieder, als wir sahen, daß die Milano nicht von einem Schlepper, sondern von seiner eigenen Besatzung mit Ruderboot aus dem Hafen bugsiert wurde. Wie es uns gelang, ein Boot zu bekommen, wie wir mit dem Transport unserer Sachen fertig wurden, weiß ich heute noch nicht. Genug, unser leichtes Boot war schnell, bald hatten wir die Milano eingeholt, ja, überholt und befanden uns außerhalb des Hafens. Kurz darauf kam auch der kleine 150 tons große Segler auf uns zu.

Er hatte Wind bekommen und machte schon ganz gute Fahrt. Ein Tau wurde uns herübergeworfen und bald waren wir an Bord. Wir dachten nun alles Ungemach überstanden zu haben und tranken mit einem kräftigen Schluck vino tinto auf das glückliche Gelingen unserer Fahrt. Bald waren wir in Höhe des Cap Gris Nez, der Kapitän machte ein sorgenvolles Gesicht, das wir uns nicht erklären konnten. Nur zu bald aber wurden wir gewahr, daß im Golf von Lion ein schrecklicher Sturm herrschte und der Kapitän nicht die Absicht hatte, mit seiner kleinen Nußschale den Golf zu durchqueren. Er drehte bei und nahm den Kurs auf San Rosas, einen kleinen spanischen Hafen an der Grenze von Frankreich. Hoch gingen die Wogen und unsere brave Milano hatte alle bedenkliche Mühe, sich durch diesen Sturm einen Weg zu bahnen. San Rosas konnten wir dann wegen widriger Winde nicht anlaufen, es blieb uns weiter nichts übrig, als zwischen dem Leuchtfeuer von Estartit und dem gleichnamigen Küstenort vor Anker zu gehen. Eine Nacht hatten wir in dieser trostlosen Lage schon zugebracht, da bemerkte der Kapitän Signale vom Land aus. Der Gemeindevorsteher von Estartit signalisierte: „Alle Leute müssen von Bord; falls der Wind nach Osten umdreht, ist das Schiff in Gefahr zu kentern. Wir senden Rettungsboot." Es dauerte auch nicht lange, bis wir ein kleines Rettungsboot auf uns zukommen sahen. Bald war es auf dem Kamm der Riesenwogen zu sehen und bald war es in den Wellentälern verschwunden. Wir hatten uns auf Wunsch des Kapitäns mit dem Sonntagszeug seiner drei Matrosen in Seeleute umgewandelt. Das Rettungsboot war inzwischen in unsere Nähe gekommen. Bald schwebte es hoch auf den Wellenkämmen über uns und bald war es tief unter uns. Es war ein halsbrecherisches Unternehmen, den Sprung zu wagen. Doch es mußte sein. Wie ein paar Flickenbündel flogen der Kapitän und ich über Bord, als das Boot unter uns war und landeten glücklich. Den anderen gelang es ebenfalls und dann gings ans Land. Das Stahlkabel, an dem sich das Boot befand, wurde vom Lande aus eingeholt. Wir kamen glücklich hinüber und stiegen triefend wie die Pudel an Land. Die Eingeborenen musterten uns neugierig und taten sehr erstaunt, als sie hörten, daß dieses kleine Boot eine so starke Besatzung hatte. Meine Freunde markierten Amerikaner und sprachen überhaupt nicht. Ich galt als holländischer Matrose, dessen Mutter eine Französin sei. Aus diesem Grunde schien es auch erklärlich, daß ich das Französische beherrschte und auch ein wenig spanisch plappern konnte.

Lange haben wir es in diesem Nest nicht ausgehalten, denn ein paar französische Komödianten, die dort zum Jahrmarkt gastierten, hatten uns schon schwer im Verdacht, Deutsche zu sein und es war sehr gefährlich für uns, in so unmittelbarer Nähe der französischen Grenze zu verweilen. Der Wind hatte inzwischen gedreht und die See schien ruhiger. Unser Kapitän wollte es deshalb noch

einmal versuchen. Wir fuhren wiederum um das Kap Gris Nez, doch der Sturm hatte sich noch nicht gelegt, der Golf von Lion raste noch immer. Diesesmal fanden wir, da der Wind einer Einfahrt günstig war, Zuflucht im Hafen von San Rosas. Der Kapitän ging an Land, um Neuigkeiten zu erfahren. Als er wieder kam, winkte er mich zu sich heran und teilte mir mit, daß die französischen Komödianten ebenfalls in San Rosas seien und ihm offen ins Gesicht gesagt hätten, daß wir Deutsche seien. Nur mit Mühe und mit Vorschwindelungen hätte er sie von einer Anzeige abhalten können. Jetzt wäre er entschlossen, mit uns auf Leben und Tod durch den Golf zu segeln, komme was wolle.

Er war ein wackerer Mann, dieser Italiener Alfonso Bianchi aus Carrara, ein Mann von hohem Sinn und großem Ehrgefühl. Wir segelten also los. Ich hatte schon mehrere Stürme erlebt, aber einen solchen wie diesen noch nicht. Achtzehn Tage brauchten wir von Barcelona nach San Remo. Ein großer Passagierdampfer braucht zwei, manchmal drei Tage. Einmal beschlossen wir, nach Sizilien zu fahren, wenn kein besseres Wetter käme, ein anderes Mal nach der afrikanischen Küste. Hunger durchbohrte unsere Eingeweide. Unsere tägliche Nahrung war getrockneter Tintenfisch und Graupen. An Schlaf war nicht zu denken. Es war ein gutes Schiff die kleine Milano, sonst hätte sie dieses Unwetter nicht ausgehalten. Endlich nach zwölftägiger Fahrt erblickten wir das Leuchtfeuer von Toulon aus weiter Ferne. Die Hoffnung auf besseres Wetter kam wieder und Frieden zog in unsere Seelen. Nach 24 Stunden befanden wir uns geborgen in ruhigem Wasser zwischen der französischen Küste und den Hyères-Inseln. Ein großer französischer Panzer kam langsam auf uns zu. Von unserer italienischen Flagge war das weiß vom Sturme zerfetzt worden. Es wäre dem Panzer schwer geworden, daran unsere oder vielmehr des Schiffes Nationalität zu erkennen. Da kam unser Kamerad Müller auf den Gedanken, die Flagge mit unseren Taschentüchern zu flicken. Gesagt, getan, als der Panzer uns passierte, da grüßten wir stolz mit unserem deutschen Taschentuch. Noch einmal wurden wir aufgehalten, dieses Mal durch eine Windstille, dann aber endlich winkte uns Erlösung. Am 9. Februar 1915 liefen wir in San Remo ein und waren damit in dem damals noch neutralen Lande angelangt.



Quer durch Frankreich.

Von R. Münchmeyer, damals Kaufmann;
von Haïti über Lyon und Genf an die Westfront (beim Grenadier-Regiment 10).

Am 1. August 1914 erhielten wir in Jacmel vom deutschen Gesandten aus Port-au-Prince die unheilvolle Nachricht der Mobilmachung Deutschlands und der Kriegserklärung Österreichs an Serbien. Am nächsten Tage verkündete uns ein Kabel, daß England, Frankreich und Rußland die Waffen gegen Deutschland ergriffen hätten. Es war uns allen klar, der Brand Europas hatte begonnen, ein furchtbares Völkerringen würde es geben. Schon hörten wir von den ersten großen Siegen unserer Waffen!

Der Zufall wollte es, daß am 2. August der Dampfer „Abd-el-Kader" von der Compagnie Générale Transatlantique auf der Reede von Jacmel lag, und befürchtend, es könnten in den haitianischen Gewässern deutsche Kreuzer auf ihn lauern, zog der alte Kasten vor, so lange in der Bucht Jacmels vor Anker liegen zu bleiben, bis die Luft draußen wieder rein war. Diese Furcht war berechtigt, denn wenige Tage vor Ausbruch des Krieges befanden sich in einem haitianischen Hafen S. M. S. „Karlsruhe" und „Dresden", die mit dem Franzosen, wenn er sich aufs offene Meer gewagt, sicher nicht lange gefackelt hätten. Die gesamte Mannschaft, zum größten Teil aus Eingeborenen von Guadeloupe oder Martinique bestehend, war wie in einem gewaltigen Rausch, der Absinth floß und es wurden Siege gefeiert, die wirklich aber nur deutsche Waffen bis jetzt erfochten hatten. — Durch die Ruhe der hellen Tropennacht drang das Brüllen der trunkenen französischen Besatzung des in der spiegelglatten Bucht ankernden „Abd-el-Kader" wie ein Hohngeschrei zu uns herüber. „Hoch Frankreich! Nieder mit Deutschland!" Dies von blindem Fanatismus erfüllte Volk wollte uns paar Deutschen zeigen, daß die furchtbare Revanche in Riesenschritten gegen unsere Brüder in Europa nahe, die Abrechnung habe begonnen. Schwül und drückend war die Nacht! Abgespannt von der Tagesarbeit lag ich nur mit meinem Pyjama bekleidet auf dem Balkon im Deckstuhl; den Blick zum prachtvollen südlichen Sternenhimmel gewandt, ließ ich meine Gedanken übers Meer wandern zu den deutschen Truppen, die, furchtbare Schläge austeilend, die überlegenen feindlichen Massen vor sich hertrieben. — Da plötzlich tönte ein wüster Lärm und, über das Geländer mich beugend, sah ich einen Zug Menschen die Straße heraufziehen, Fackeln tragend, voran die Tricolore! Die

Marseillaise erklang und immer wieder das Schreien: „Hoch Frankreich! Nieder mit Deutschland!" Es war die Mannschaft des französischen Dampfers in Gemeinschaft mit Haitianern und einigen katholischen Priestern. Vor unseren Häusern hielt der Zug, stimmte ein Geheul, vermischt mit Schimpfreden, an und warf mit Steinen. Am nächsten Abend Wiederholung dieser Komödie und wir bekamen erst Ruhe, als die Regierung Maßregeln zu unserem Schutze ergriff.

Mein Befehl war mir bekannt, im Mobilmachungsfalle zur Fahne zu eilen. Sofort erging an alle Deutschen die Weisung des Gesandten, mit nächstem Dampfer sich nach New York zu begeben. Wir waren nur zwei von Jacmel und schifften uns am 11. August ein. In den anderen Hafenplätzen sollten sich noch mehr Kameraden zu uns gesellen, die alle zurück zur Heimat wollten. In Port-au-Prince hörten wir von einer Seeschlacht, die auf der Höhe der Bahamas-Inseln zwischen S. M. S. „Karlsruhe" und englischen und französischen Kreuzern stattgefunden haben sollte. Wieviel daran wahr war, wußten wir nicht, denn Nachrichten von der Heimat lagen nicht vor und das französische Kabel log. Nach drei Tagen Fahrt von Port-au-Prince, wir hatten eben die Insel Salvador passiert, sahen wir einen Gegenstand auf dem Wasser schwimmen, er verschwand bald, um dann wieder auf einem Wellenkamme zu erscheinen. — Der Kapitän ließ beidrehen, die Maschinen stoppten, ein Boot wurde zu Wasser gelassen und, gegen den hohen Seegang kämpfend, erreichten die Ruderer bald den Gegenstand, der sich als ein Boot der „Karlsruhe" entpuppte. Darin lagen Riemen S. M. S. „Cöln", Persenninge[1]) sowie zwei Fäßchen mit Wasser. Was bedeutete das? Wir wagten den Gedanken nicht auszusprechen. — Sollte das französische Kabel wirklich wahr berichtet und hier auf hoher See sich ein furchtbares Drama abgespielt haben?

Ich war in New York. Da mir jegliche Mittel fehlten, sollte ich auf Kosten des deutschen Konsulates in die Heimat befördert werden. Die erste Ladung Menschen ging ab mit dem holländischen Dampfer „Niew-Amsterdam". Neunhundert Mann waren es, aber nicht einer kam nach Deutschland, alle sind sie als Kriegsgefangene nach Brest abgeführt worden. Auf diese traurige Nachricht hin verweigerte das Konsulat jede weitere Beförderung von Deutschen.

Diese Tatsache durfte uns nicht wundern, war es doch eine geradezu strafbare Leichtfertigkeit des Konsulates, die militärpflichtigen Deutschen zwecks Heimtransports in solchen Massen der holländischen Linie anzumelden. Mußte nicht der gesunde Menschenverstand einem sagen, daß mit Ausbruch des Krieges sofort zahlreiche Spione sich vor und in den Verwaltungsgebäuden der neutralen Dampfergesellschaften aufhielten, um zu erfahren, welche

[1]) Wasserdichtes Segeltuch.

Dampfer Angehörige der Mittelmächte nach Europa befördern sollten? Lag es da nicht auf der Hand, daß noch, bevor die Dampfer die amerikanischen Häfen verlassen hatten, sie schon den im Kanal lauernden Feinden gemeldet waren? Ahnungslos, das glühende Verlangen im Herzen, sich ihrer Fahne zu stellen und für eine gerechte Sache zu kämpfen, so gingen die Deutschen an Bord, und welche Enttäuschung, nach acht Tagen dann in französische oder englische Gefangenschaft wandern zu müssen! Vor dem Bureau der Holland-Amerika-Linie sah ich die Kameraden in Reihen stehen und warten, bis jeder an den Schalter konnte, um seine Überfahrt über den großen Teich zu lösen. An alles andere dachte jeder, nur nicht an die Spione, die sich zu Dutzenden in seiner Nähe aufhielten.

Hunderttausende Deutscher, in der Hoffnung, auf irgend eine Weise ihre alte Heimat erreichen zu können, waren nach New York geeilt, von weit her kommend, viele Hab und Gut, ihre Familie zurücklassend, viele nur mit wenigem in der Tasche. Das Generalkonsulat konnte ihnen nicht helfen, die Deutschen Vereine konnten sich nicht Aller annehmen. In Mengen sah ich meine Landsleute am unteren Brodway vor dem Eingang zum Konsulat stehen und Zeitungen verkaufen, um ein paar Cents zu verdienen. Was sollte ich anfangen? Einiges Geld, das ich mir hatte leihen können, würde bald erschöpft sein und da ich keine Möglichkeit sah, jetzt nach Deutschland zu gelangen, fuhr ich kurz entschlossen nach Haiti zurück, in der Hoffnung, dort wieder Arbeit zu finden.

Seit mehr denn einem Jahre lebte ich nun in Aux-Caye ohne jegliche Beschäftigung und auch ohne genügende Mittel, mit denen ich gegebenenfalls eine Reise nach einem anderen Lande zu unternehmen in der Lage gewesen wäre, von wo sich vielleicht Gelegenheit geboten hätte, in die Heimat zurückzukehren. Was blieb mir übrig? Ich mußte warten. Die Untätigkeit brachte mich moralisch völlig herunter, keine Abwechslung, keine Lektüre, durch die der Geist etwas belebt hätte werden können. In Europa wütete der völkermordende Krieg, und keine Möglichkeit sah ich, das Vaterland zu erreichen. Sollte es mir bestimmt sein, dies Nichtstuerleben unter den Negern weiterzuführen? Wie lange sollte der Krieg denn noch dauern! Noch war der Friede in weiter Ferne!

Ich mußte es wagen, mochte es kosten was es wollte. Entschlossen faßte ich den Plan, durch die feindliche Sperre hindurch nach Deutschland zurückzukehren. Nur mit List konnte es mir glücken. Mittel zur Reise hatte ich nunmehr von daheim erhalten, und der Tag nahte, an dem ich das waghalsige Unternehmen beginnen wollte. Nur wenige meiner Landsleute hatte ich in meinen Plan eingeweiht; meine haitianischen Bekannten dagegen blieben in dem festen Glauben, ich begäbe mich zurück nach Jacmel, wo ich längere Jahre gelebt hatte und viele gute Freunde besaß.

Diese Lüge war notwendig zum Gelingen meines Vorhabens, denn hätte auch nur ein Eingeborener meine wahre Absicht erfahren, 24 Stunden hätten dann genügt, damit auch die ganze Stadt es wußte, und somit natürlich der englische und französische Konsul, deren eifrigstes Bestreben alsdann gewesen wäre, einen Strich durch meine Rechnung zu machen. Also im Geheimen bereitete ich mich vor. Zunächst mußte ich Namen und Nation wechseln und mich nach einem Dampfer umsehen, dessen Mannschaft mich nicht kannte. Die Beschaffung eines falschen Passes war unbedingt erforderlich; würde es mir gelingen, die Behörde zu bestechen? Der Commissaire du Gouvernement, ein großer bärtiger Mulatte mußte mir helfen, und auf Grund seiner Fremdenfreundlichkeit erwies er mir denn auch den nötigen Dienst bereitwilligst. Anstandlos stellte mir der Mann einen Paß aus auf den Namen Raoul Morin, citoyen des Cayes. Meine Wohnung war geräumt, mein Gepäck fertig und nichts darin, was mich hätte verraten können; sogar die Firmennamen mußte ich aus meinen Kleidungsstücken entfernen.

Meine letzte Nacht auf haitianischem Boden verbrachte ich schlaflos, ständig gequält von den Moskitos, die mir zum Abschied ein Konzert ins Ohr sangen. Früh morgens am 28. März 1916 rüttelte mich das Heulen eines Dampfers aus meinen Betrachtungen. Es war der „Atlas", ein kleiner schmutziger holländischer Frachtdampfer, auf dem ich meine Fahrt beginnen wollte. Mein Billet war gelöst, das Gepäck expediert. Diese Vorsorge hatte ich getroffen, um die Aufmerksamkeit der amerikanischen Posten nicht auf mich zu lenken, die mich nach meinem Paß gefragt hätten; dieser berechtigte mich zur Fahrt nach Curaçao. Spazierend passierte ich die beiden Yankees, die „Gewehr über" vorm Zollhaus standen, sie kannten mich, der eine war ein gebürtiger Sachse. So ging ich, die auf dem Kai ausgeladenen Warensendungen scheinbar musternd bis ans Ende des langen Kais, verabschiedete mich von meinen Freunden und Bekannten. In einer kleinen kippligen Jolle sah ich schon mein umfangreiches Gepäck verstaut, ich sprang ins Boot, zwei kräftige Neger legten sich in die Riemen und brachten mich bald längsseit des anderthalb Seemeilen draußen ankernden Dampfers. Mein Vetter begleitete mich bis Aquin, einem kleinen Hafenplatze zwischen Aux-Cayes und Jacmel auf der Südküste Haitis. Die übrigen Passagiere waren Mulatten und Neger, mir unbekannt und da ich mit ihnen nur Creolisch sprach, konnte ich nicht weiter auffallen. Ich hieß von jetzt ab M. Morin und war Haitianer.

Gleich meine erste Entdeckung an Bord war mir höchst peinlich. Der eine farbige Steward kannte mich, allerdings nur von Ansehen, aber er könnte mich dennoch verraten; ich hielt es deshalb für besser, ihm mein Gesicht nach Möglichkeit zu

verbergen und ihm aus dem Wege zu gehen. Schließlich sagte ich mir, würden gegebenenfalls einige Dollar den Mund des Mannes zum Schweigen bringen.

In Aquin verließen alle Passagiere das Schiff, und ich war froh allein zu sein. Am nächsten Tage warfen wir vor Jacmel Anker.

In einer tiefeingeschnittenen Bucht liegt die Stadt, amphitheatralisch gebaut und malerisch umgeben von hohen Bergen, deren oft steile Hänge bis an den Meeresspiegel fallen.

In der Stadt, wo ich zuvor 4½ Jahre gelebt und gearbeitet hatte, war ich sehr bekannt; um also mein Inkognito nicht unfreiwillig lüften zu lassen, zog ich vor, bis zur Abfahrt an Bord zu bleiben. Meine frühere Tätigkeit ließ mich viel mit den Hafenarbeitern und Leichterleuten zusammenkommen, also war ich dieser Sippe durchaus nicht fremd, aber ich brauchte nicht zu befürchten, von diesen Leuten verraten zu werden, denn sie kannten mich nur bei meinem Vornamen, das Aussprechen meines Familiennamens war mit zu großen Schwierigkeiten für ihre Zunge verbunden.

Eine große Flottille von Leichtern stieß von Land ab. Unter wildem Geschrei und Schimpfen bearbeiteten am Heck einer jeden lancha stehend drei Neger mit langen Rudern das Wasser, eifrigst bemüht, den Nebenleichter zu überholen. Denn wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Man kann den Negern ihren Eifer bei einer solchen Wettfahrt nachfühlen, denn da in Jacmel die Spesen des Anlandbringens der Waren vom Dampfer für das Collo berechnet werden, so versucht natürlich jeder Leichter als erster längsseit des Schiffes zu gelangen, um die meiste Ladung zu bekommen. Dabei entstehen die größten Streitigkeiten und nicht selten geschieht es, daß ein Neger ins Meer fällt. Gleichzeitig mit den Leichtern kommen auch die Hafenbehörden und Postangestellten an Bord, sowie zahlreiche Händler, die Obst, Geflügel, Eier, Fische, Körbe, Matten und Krüge zum Kauf anbieten. Dieser ganzen Sippschaft war ich kein Fremder, und ich stand darum wie auf Kohlen. Über die Reeling wagte ich kaum zu gucken. Eine Menge Schwarzer, Männer und Frauen, spazierten jetzt auf Deck, und nachdem einer es dem anderen verraten hatte, daß ich an Bord sei, kamen sie nach der Reihe einen kurzen Gruß mit mir zu wechseln, einige versuchten auch eine längere Unterhaltung. Gott sei Dank, hatte bis jetzt keiner meinen Familiennamen ausgesprochen und ich atmete auf, daß alles so gut ging. Daß man an Land meine Gegenwart erfahren würde, war vorauszusehen. Ein mir befreundeter Deutscher kam an Bord mich zu besuchen, jedoch vermieden wir die deutsche Sprache; er wußte von meiner geplanten Reise.

Um 3 Uhr nachmittags hievten wir Anker. Ich stand am Heck, meine letzten Grüße an Freunde und Bekannte am Lande sendend.

„Lebe wohl, Haiti, du paradiesisch schönes aber gottverlassenes Negerland, auf Nimmerwiedersehen!"

Die zweitägige Überfahrt bis Curaçao sollte ich in Gesellschaft von zwei Jacmelianerinnen machen, einer dicken, glänzenden Schwarzen Mme. Dodo, und einer alten hageren Mulattin, Mme. Améline. Beide hatten eine Menge Truthühner, Hühner, Körbe, Krüge, Besen, Fischreusen usw. mit und gedachten ihre Ware mit gutem Verdienst in Curaçao los zu werden, denn diese Artikel waren auf dem trockenen öden Eiland selten und gesucht. Améline machte sogleich schlechte Bekanntschaft mit dem 1. Offizier, der sie zur Zahlung der Fracht aufforderte. Unter Tränen beteuerte sie, diese bereits an Land geregelt zu haben, er könne dies glauben, da sie nie lüge und auch keine Diebin sei. Es half ihr nichts, ich dolmetschte und sie bezahlte mit einem Fluch auf ihre Landsleute und die Weißen. Mit Mühe beruhigte ich die Frau und erklärte ihr, alles sei in Ordnung und sie nicht bestohlen worden. Mir war die Gesellschaft der beiden Weiber peinlich, denn sie redeten und fragten ständig, und ich mußte auf der Hut sein, um nicht durch sie verraten zu werden.

Am Abend forderte ich einiges Essen von dem Zahlmeister, natürlich gegen Geld, aber der gute Mann mußte, um mir Essen zu geben, mit dem Kapitän sprechen. Es dauerte nicht lange und mir wurde die Antwort gebracht, der Kapitän habe verboten, mir Nahrung zu verabfolgen, denn ich war Deckpassagier. Das waren ja schöne Aussichten, fünfzig Stunden mit leerem Magen zu verbringen, auf einem hin- und herschaukelnden Schiffe, und dabei ständig die üblen Gerüche aus den Luken und der Küche einatmend, nicht zu vergessen den Gestank aus den Viehställen und den Hühnerkörben Amélines. Ich machte meinem Ärger Luft, aber es half nichts. Da ich gegen Bezahlung speisen wollte, war mir das Verbot des Kapitäns rätselhaft. Schließlich konnte ich den Zahlmeister für mich gewinnen, indem ich ihm zehn Dollar Gold versprach, wenn er mir die Mahlzeiten gab. Es gelang, und ganz im Geheimen konnte ich in seiner Koje hinter verhängten Fenstern essen.

Ich lag in meinem Deckstuhl und dachte über meinen Plan nach, denn schlafen war unmöglich bei dem Rollen des Dampfers. Der ständige starke Passat ließ mich heftig frösteln und der Rum von Mme. Améline war mir sehr willkommen.

Es war etwa 11 Uhr vormittags, als wir Curaçao am Horizont gewahrten. Wann werden wir dort Anker werfen? Langsam kamen wir näher, die steilen Korallenküsten und kahlen Hügelketten wurden deutlicher. Bald erkannte man auch einige Häuschen; hie und da ein kleines Dorf, das malerisch und halb versteckt in einer tiefen Schlucht lag. Über die Reeling gelehnt genoß ich das

schöne, ständig wechselnde Bild, das die Fahrt ganz nahe der Küste bot. Mme. Améline dagegen hatte keinen Sinn für Naturschönheit, darum riß sie mich auch bald aus meiner Träumerei. Sie behandelte wieder mal das Thema Fracht auf Hühner mit dem Offizier und da sich beide nicht verstanden, mußte ich Dolmetscherdienste tun. Ich verhandelte englisch mit dem Supercargo, dessen Anordnungen Améline sodann auf Créole von mir hörte. Bei der Gelegenheit will ich bemerken, daß Créole ein Gemisch von Französisch, Englisch, Spanisch und Cobisch ist und von der gesamten haitianischen Bevölkerung, sowie von den Bewohnern der französischen Besitzungen in den kleinen Antillen gesprochen wird. Améline blieb dieses Mal zum Glück von einem Schmerzensausbruch verschont und befriedigt wandte sich der Offizier schon zum Gehen. Aber, oh, Schreck; er drehte sich um und fragte mich plötzlich, ob ich deutsch verstände. Einen Moment nur wurde ich aus der Fassung gebracht, um ihm dann schnell zu antworten, ich sei Haitianer und spräche nur französisch und etwas englisch, worauf er verständnisvoll lächelte und mir den Rücken kehrte. Die holländische Linie hatte ihren Kapitänen bestimmte Weisung erteilt, keine deutschen Passagiere nach Europa zu nehmen. Aber obgleich ich mit einem holländischen Dampfer nicht nach Europa, sondern nur bis Curaçao wollte, so war es dennoch geboten, meinen richtigen Namen sowie Nationalität in der Passagierliste zu verschweigen, lediglich, um in Curaçao allen Fragen und Nachforschungen aus dem Wege zu gehen. Es sollte aber anders kommen.

Sieben Uhr hatte es soeben geglast. Die Dunkelheit war hereingebrochen, und verhüllte dem Auge das abwechslungsreiche Bild der Küste. Aber dafür genoß man wieder den prachtvollen tropischen Sternenhimmel und das magische Leuchten des Kielwassers, hervorgerufen durch Milliarden winzigster Tierchen. Noch waren die Lichter von Willemstad nicht in Sicht. Werden wir noch heute Einfahrt haben, werden Passagiere am späten Abend noch gelandet? An der Reeling standen in Gruppen die farbigen Arbeiter und führten laut und wild gestikulierend ihre Unterhaltung in Papiamento, einem Kauderwelsch von Spanisch. Einige von diesen Leuten verrichteten noch letzte Dienste an Bord, wie Waschen, Kartoffelschälen, wobei manche Tasche sich für den häuslichen Herd füllte. Jedoch waren die meisten schon reisefertig und harrten ungeduldig der Einfahrt in den Hafen, wo es ein freudiges Wiedersehen mit Verwandten, Freunden und Bekannten geben sollte.

Acht Uhr! Wir konnten nicht mehr weit sein. Von der Kommandobrücke flammten Magnesiumfackeln auf, und die Dampfpfeife tönte lang in Zwischenräumen, um unsere Annäherung den Hafenbehörden kund zu tun. Da endlich einige Lichter! Es waren die Leuchtfeuer des Forts an der Einfahrt nach Willemstad. Jetzt wie aus großer Ferne der dreimalige schrille Ton einer

Dampfsirene. Dies galt unserem Schiff und hieß, daß man alles zum Empfang vorbereite. Bald darauf sahen wir denn auch auf dem Wasser zwei Lichter herumtanzen, ein rotes und ein grünes, die schnell größer wurden. Kein Zweifel, der Lotse kam. Nochmals tönte vom Land die Sirene. Die große Pontonbrücke, die die beiden Stadtteile miteinander verbindet, stand offen und wir konnten einfahren. Langsam steuerten wir die enge Straße zwischen den beiden auf Korallenfelsen erbauten Forts; bald darauf lagen wir am Pier vertäut.

Hier war ich nun; der erste Teil meiner Reise war zu meiner Zufriedenheit ausgefallen. Ich zog vor, diese Nacht noch an Bord zu bleiben, um am nächsten Tage leichter ein Hotel zu finden.

Gleich am folgenden Morgen begab ich mich zur Polizei, um dort die von mir als Deckpassagier bei der Dampfergesellschaft hinterlegte Geldsumme wieder abzuheben. Kaum aus dem Hotel, will es das Unglück, daß ich dem, mir von Jacmel her gut bekannten haitianischen Konsul in die Arme laufe. Wir kommen lebhaft ins Gespräch, und er will mich seiner Gesellschaft vorstellen. In der ersten Freude des Wiedersehens unterließ ich, ihm ans Herz zu legen, er möge meinen richtigen Namen verschweigen. Dem Manne ganz aus dem Wege gehen konnte ich nicht, denn später sollte ich seine Dienste benötigen. Das Unglück war geschehen, bald würde ich das Gespräch in jedermanns Munde sein, und meinen Plan sah ich schon entdeckt. Ich werde in den Klub der Geselligkeit hinaufgezogen, Bekannten vorgestellt und zu guterletzt ins Mitgliederbuch eingetragen. Coctails werden gereicht, Musik gemacht, alles so selbstverständlich. Ich komme kaum zur Besinnung und weiß keinen Ausweg. Aber es war vielleicht zu spät, um Geschehenes wieder gutzumachen. Der Klatsch ist groß in dieser kleinen Stadt. Alle meine Hoffnungen sah ich schon zu Wasser werden.

Im Hotel erfuhr ich von einem Deutschen, daß der spanische Dampfer erst in drei Wochen eintreffen würde. Womit die Zeit totschlagen in diesem öden Ort? Ich suchte den deutschen Konsul auf und erzählte ihm von meiner beabsichtigten Reise, worauf er mir ganz entschieden abriet, denn an ein Gelingen sei nicht zu denken. Nach Deutschland zu gelangen in jetziger Kriegszeit und bei der scharfen Kontrolle unserer Feinde sei ein aussichtsloses Unternehmen. Ich liefe Gefahr, abgefangen zu werden. Außerdem beförderten die spanischen Dampfer keine deutschen Passagiere. Mochte er nun reden, die Hauptsache: nichts verraten. Übrigens dachte ich garnicht daran, als Deutscher zu fahren, ich hieß Morin und war Haitianer; wer konnte mir das Gegenteil beweisen?

Es war Sonntag und abends Konzert auf der Plaza vor dem Hotel. Ich lernte wieder einen Deutschen kennen, der Kapitän eines seit Kriegsausbruch in Curaçao internierten deutschen Seglers war.

Mit ihm und einigen anderen Landsleuten verbrachte ich während der drei Wochen manch vergnügten Abend. Alle sehnten sich zurück in die Heimat. Meinen richtigen Namen und meine richtige Nationalität haben diese Herren nie erfahren, und daß ich als Haitianer großartig Deutsch sprach, über diesen Punkt waren sie sich alle einig. Häufige neugierige Fragen war ich gezwungen zu überhören. Nur Herr Schmidt, ein deutscher Angestellter der Firma Rivas, Fensohn & Co. kannte mein Geheimnis und lächelte stets verschmitzt, wenn er mich jemandem bekannt machte. Mit ihm war ich die meiste Zeit zusammen — wir bewohnten dasselbe Hotel — und darum war es natürlich, daß Neugierige ihn über mich befragten, aber daß er nichts verraten würde, dessen war ich gewiß.

Es dauerte nicht lange und ich sollte das Vergnügen haben, den Polizeichef von Curaçao, Herrn Appel, kennen zu lernen. Dieser Mann war äußerst fidel und gastfrei und seine Sympathie für Deutschland groß. Haitianer konnte er durchaus nicht leiden, nur ich war ihm eine Ausnahme, da unser beider Urteil über meine angeblichen Landsleute gleichlautend abfällig war. Als ich ihm wieder begegnete, schienen ihm über meine Person einige Gerüchte zu Ohren gekommen sein, denn er sagte, man hielte mich für einen Spion. Ich mußte doch laut auflachen. Was hätte ich denn wohl wirklich in Curaçao ausspionieren können? Etwa die Forts? Diese waren uralt und hielten knapp noch der Wucht des Meeres stand, und die Geschütze auf ihnen sahen nicht bös aus, auch bedeuteten sie schwerlich eine ernste Gefahr für einen Feind. Welcher Feind sollte denn auch kommen und Wilhelmstad in Grund und Boden schießen oder gar von dieser trockenen Insel Besitz ergreifen? Holland war doch noch neutral. Ich glaube eher, diesen Leuten steckte noch die Angst in den Knochen, von dem Tage, an dem der deutsche Kreuzer „Karlsruhe" in ihrem Hafen Kohlen eingenommen hatten. Vielleicht glaubten die Curaçaoer damals den jüngsten Tag gekommen; jedenfalls werden sie ihn nie vergessen, desgleichen nicht das Verhalten der deutschen Passagiere eines damals gleichzeitig im Hafen liegenden Dampfers, die sämtlich kräftig mitgekohlt hatten, um der „Karlsruhe" eine schnelle Ausfahrt zu ermöglichen.

Die Gerüchte über mich schienen in der Stadt gewachsen zu sein, denn der deutsche Konsul riet mir, statt direkt von Curaçao zu fahren, wäre es ratsamer, ich benutze einen Dampfer zunächst nur bis Porto-Rico, unter der Angabe, ich begäbe mich nach New York. Diese Vorsicht war zwecks Verwischung meiner Spur geboten. So mußte ich mich denn weitere vier Tage gedulden. Nachdem es mir geglückt war, den haitianischen Konsul zu überreden, in meinen Paß das noch fehlende Signalement meiner

Person zu setzen, bestieg ich am 19. April die „Philadelphia" mit einem Billet nach San Juan de Porto-Rico in der Tasche.

Die Einfahrt in die Bucht ist sehr breit, aber gleichzeitig äußerst schwierig, da die vielen Klippen und Untiefen nur eine schmale Fahrrinne lassen. Direkt in der Einfahrt ragt ein Felsen hervor, wild umtost von der Brandung. Hier liegt die Quarantänstation. Rechts gewahren wir Ballamon, dann tiefer hinein in der Bucht das idyllisch gelegene Fischerdorf Catano. Die breite Strecke zwischen dem Ballamonufer und der Quarantänstation ist infolge der vielen Klippen und Riffs und der geringen Tiefe wegen nur für flachgehende Fahrzeuge passierbar. Gewiß könnte zur Not ein größeres Schiff hindurch, aber dann ist von seiten des Kapitäns ganz genaue und gründliche Kenntnis des Wassers erforderlich, andernfalls läuft er Gefahr, mit seinem Schiff auf den Felsen zu zerschellen. Gerade hier wagte zu Anfang des Krieges unser Kreuzer „Karlsruhe" einen kühnen Durchbruch, der ihn rettete. Während er in Curaçao sich mit Kohlen zur Weiterfahrt versah, traf plötzlich die Nachricht ein, draußen wäre der Feind auf seiner Spur. Es gelang dem Kommandanten mit erhöhter Fahrt sein Schiff nach San Juan zu bringen, nachdem es ihm kurz zuvor gelungen war, einen 3000 Tons englischen Kohlendampfer aufzubringen. In San Juan war längeres Verweilen nicht möglich. Der Aufforderung der Amerikaner, den Hafen binnen 24 Stunden zu verlassen, mußte nachgekommen werden, andernfalls war eine Internierung die Folge. Nun, es war leichter gesagt, denn getan. Draußen lagen französische und englische Kreuzer auf der Lauer und triumphierten, endlich die Maus in der Falle zu haben! Die Beute durfte ihnen nicht entgehen, zu dem Zweck wurde die sehr schmale Einfahrt scharf bewacht. Aber der Kommandant unseres Kreuzers faßte kurz den Entschluß, das Leben seines Schiffes aufs Spiel zu setzen und einen kühnen, aber gefährlichen Durchbruch zu wagen. Die Dunkelheit brach herein, und dies war der beste Schutz. Ein Ausweg lag nur durch die klippenbesäte Strecke zwischen Ballamon und der Quarantänstation. Hier hindurch war aber ein Entkommen nicht möglich, so dachten die Feinde auf der Lauer. Es war völlig Nacht geworden, die Gelegenheit also günstig. Fast lautlos wurden die Kommandos erteilt, alle Lichter gelöscht und dann, mit äußerster Fahrt jagte die „Karlsruhe" zwischen den Klippen durch die gefahrvolle Straße an dem Feinde vorbei, der offenen See entgegen. Am nächsten Morgen machten die Engländer und Franzosen lange Gesichter! Die Maus war nicht mehr in der Falle!

Am 25. April lief die „Montserrat" ein, und ich ließ zur Weiterfahrt meinen Paß vom spanischen Konsul visieren.

Anker hoch und langsam wandte sich die „Montserrat" dem offenen Meere zu. Wir fuhren Europa entgegen.

Mein umfangreiches Gepäck verstaute ich in einer Koje, die ich mit noch drei Mann, darunter einem Jesuiten, teilen mußte, und begab mich hierauf an Deck, die Fahrgäste zu mustern. Es fuhren im ganzen etwa 200 Passagiere: 1., 2. und 3. Klasse, fast durchweg Puerto-Ricenos, nur wenige Spanier, ein Schweizer und meine Wenigkeit (Haitianer). Da mir die spanische Sprache fremd war, brauchte ich mit niemand zu sprechen, was mir eine große Beruhigung war. Häufig allerdings versuchte dieser oder jener Anknüpfung mit mir, aber eine prompte Antwort auf Créole nötigte ihn bald zum Rückzug. So wurde ich denn schließlich nicht weiter belästigt, und konnte ungestört im Deckstuhl liegend die Freuden der Seefahrt genießen und meinen Gedanken nachgehen. Das Meer war prachtvoll ruhig, sodaß kaum einer über Seekrankheit zu klagen hatte, mit Ausnahme der Affen, die sich in ihren Kästen auf dem Achterdeck gar nicht wohl fühlten. Was ging sie eine Europareise an, viel lieber wären sie in ihren Urwäldern geblieben. Sie ließen den Kopf hängen und sannen nach, welchem verhängnisvollen Schicksal sie wohl entgegen gingen. Anders dachten die vielen Papageien und Kardinäle, sie zeigten bessere Laune, und an der warmen Sonne sich freuend, stimmten sie ein ohrenbetäubendes Konzert an.

Am 5. Mai sollten wir in Teneriffa sein.

Früh morgens. Das Wetter diesig und kühl. Scharf suche ich den Horizont ab, ob nicht irgendwo schon Land in Sicht. Aber nichts, nur Steuerbord voraus entdecke ich einen eigentümlichen Nebelklumpen, ähnlich einer auf dem Wasser ruhenden ungeheuren Wolke. Endlich, das Wetter klärt sich, die Sonnenstrahlen brechen durch und verscheuchen die nebligen Dünste. Noch einmal schaue ich nach dem Nebelklumpen auf Steuerbord. Aber welch Schauspiel! Wie ein Schleier teilt sich dieser, und langsam erscheint, als Schatten zunächst, dann als gewaltige dunkle Masse Hierro, die erste der Kanarischen Inseln. Welcher Anblick dem Auge, das zwölf Tage nur Himmel und Wasser sah! Diese wuchtigen Felsmassen, die hohen und wildzerklüfteten, steil ins Meer fallenden Küsten! Stellenweise leichte Senkungen, auf denen ein leuchtendes Grün den Anbau von Mais oder Zuckerrohr beweist. So, wie es auftauchte, so verschwindet wieder langsam das Bild. Nicht lange und wir befinden uns vor einem fast noch schöneren Panorama: Gomera ragt aus den blauen Fluten empor, gleichzeitig gewahren wir weiter rechts einen gewaltigen ebenmäßigen Kegel. In seiner erhabenen majestätischen Größe liegt der „Pico de Teyde" mit seinem schneebedeckten Gipfel vor uns. Die Luft ist klar, und scharf zeichnen sich am blauen Himmel die Umrisse dieses riesigen Berges.. Der Anblick ist überwältigend. Jetzt fahren wir nah der Küste von Teneriffa. Steile Felswände wechseln mit flachen sandigen Buchten ab, dann wieder tief eingeschnittene, mit

dichten grünen Waldungen bewachsene Schluchten. Hie und da einzeln oder in Gruppen — kleine, weiße Lehmhäuschen mit roten Dächern. Zwischendurch immer wieder das helle Grün der Pflanzungen.

In der Ferne gewahren wir eine große, gelbliche, leicht ansteigende Fläche, welche bald scharfe Linien aufweist. Wir kommen näher, immer deutlicher unterscheiden sich die Linien; man erkennt Häuser, viele, Kuppeln, Schornsteine. Es ist Santa Cruz! Endlich! Um 5 Uhr nachmittags, die Maschinen arbeiten langsamer, sie stoppen ganz! — ein Rasseln und Aufklatschen! — der Anker fällt. Am Fuße einer hohen, steilen Felswand liegen wir, nicht weit ab von der Kaimauer und der Stadt. Ein reges Leben beginnt. Die Dampfwinden rasseln und lassen die Waren in die riesigen Leichter fallen; die Hafenbehörden kommen an Bord, auch zahlreiche Händler, die allerlei Waren, namentlich Spitzen, Decken, Schildpattsachen, Zigarren, zum Kauf anbieten.

Im Hafen liegen eine Menge Schiffe, unter denen ich nicht weniger denn elf große deutsche Dampfer zähle, die hier das Ende des Krieges abwarten müssen.

Mitternacht hat schon lange geglast, und am Horizont verkündet ein blasser Schimmer den kommenden Morgen! Die „Montserrat" lichtet Anker und sticht wieder in See; jetzt endlich heimatlichen Gestaden entgegen, die wir nach fünfzig Stunden Fahrt erreichen sollen. Spiegelglatt breitet sich die endlos blaue Wasserfläche aus, kein Wölkchen am Himmel, kein Rauch am Horizont; nur auf dem Wasser ruht ein leichter Nebel, den aber die ersten Sonnenstrahlen schnell verscheuchen. —

Da wir uns Europa immer mehr nähern, werden die Nerven aller Passagiere angespannter und alle Augenblicke suchen etliche Gläser den Horizont ab. Wird es etwas geben, sollte man vielleicht einem Kreuzer oder gar einem Unterseeboot begegnen? Aber nichts von alledem. Nur drei Schiffe passierten heute unseren Kurs. Es waren Dänen. Der morgige Tag sollte mehr Abwechslung bringen. Wir waren auf der Höhe der Straße von Gibraltar, und die Zahl der uns begegnenden Dampfer war recht groß, unter ihnen auch etliche Engländer, Franzosen und Italiener.

Aber was ist das? — Am Horizont ein dunkler Streifen? Man sieht durchs Glas; Hügelketten lassen sich erkennen. Ein Ruf wird laut: „Spanien". Endlich! Sei mir gegrüßt, du schönes und langersehntes Land. Die Freude ist groß und alles macht sich sogleich mit seinem Gepäck zu schaffen, denn in ein paar Stunden würde man am Ziel sein. Das Wasser beginnt schon eine andere Färbung anzunehmen, man erkennt deutlich eine Menge weißer Häuser. Es ist Cadiz. Bald wird der Lotse an Bord genommen, und mit halber Kraft steuern wir dem Hafen zu.

Schön liegt Cadiz in einer tiefen Bucht, gegen die verheerende Wucht des Meeres geschützt durch eine lange, unregelmäßig verlaufende, gewaltige Steinmauer, den Campo Sur, der stellenweise als Fort ausgebaut ist. Die alten Befestigungen haben vielleicht in früheren Zeiten den Spaniern die Feinde vom Halse gehalten, aber heute dürften die Geschütze von San Sebastian wohl kaum noch ernstlich abschreckend wirken.

Unser Schiff war erwartet worden, denn längs des Kais stand eine dichte Menschenmenge. Viel Militär, alle möglichen Typen; unter anderen fielen die Guarda Civils besonders auf, mit ihren alten, historischen Uniformen. Sogleich kamen Soldaten an Bord und bewachten die Gänge und Luken, um irgendwelchen Schmuggel zu verhindern. Ich begab mich sogleich an Land ins Hotel.

Hier war ich nun. Wie jetzt weiter nach Deutschland gelangen? Ich dachte hin und her. Meine Absicht war, mit einem holländischen Dampfer nach Amsterdam zu fahren. Heute war zunächst garnichts anzufangen, denn es war Sonntag, und so vertrieb ich meine Zeit mit einem Spaziergange durch die Stadt.

Nach Cadiz hatte ich meinen Militärpaß senden lassen, ich hoffte ihn beim deutschen Konsul vorzufinden. Aber groß war meine Enttäuschung als mir der Konsul erklärte — er sei nicht angekommen. Mein Militärpaß war zweifellos den Engländern, die eifrig Postraub trieben, in die Hände gefallen. Aber noch böser war für mich die Nachricht, daß seit langem keine Verbindung mehr mit Holland bestände. Wohl dachte ich an Schweden oder Dänemark, aber die Dampfer dorthin verweigerten die Annahme von Passagieren wegen der Minengefahr im Kanal. Jetzt war guter Rat teuer; was tun? Nach Deutschland wollte ich auf jeden Fall. Einen Rat konnte mir der Konsul nicht geben, im Gegenteil, er war sehr kurz angebunden, wahrscheinlich hielt er mich für einen Spion. Ich überlegte hin und her und suchte einen Ausweg. Nur eine Möglichkeit sah ich, zwar war der Weg gefahrvoll, aber unter Umständen konnte alles glücken: Durch Feindesland hindurch; ich will es wagen! Kurz entschlossen löste ich mir eine Fahrkarte nach Barcelona und abends bezog ich wieder mit allem Gepäck meine Kabine auf der „Montserrat".

Über die Reeling gelehnt betrachtete ich das langsam den Blicken entschwindende Cadiz. Heute abend werden wir die Straße von Gibraltar passieren, das kann vielleicht aufregend werden! Schon tauchten die Küsten von Marokko hervor. Viele Dampfer in der Ferne, alle halten auf denselben Punkt zu. Eine gewisse Unruhe kam unter die Passagiere, je mehr wir uns der Straße näherten.

Die Dunkelheit war hereingebrochen, und überall blitzten Leuchtfeuer auf. Immer näher traten die Küsten zusammen, der Schiffsverkehr wurde reger. Auf marokkanischer Seite gewahrte

man ein großes Lichtermeer; es war Tanger und etwas weiter noch Ceuta. Auf spanischer Seite, der wir näher waren, sahen wir Algeciras und Tariffa liegen.

Ein kalter, scharfer Wind wehte von der Sierra Nevada her zu uns, ich fror heftig in meiner dünnen Bekleidung, und mußte mich in eine geschützte Ecke verkriechen, aus der ich nur dann hervorkam, wenn es was zu sehen gab; meistens wurde die Mühe nur belohnt mit einem kleinen Dampfer, der wie eine schwarze Wand langsam an uns vorbei schob. Jetzt aber gewahrte ich etwas eigenartiges auf Backbord hart voraus. In kurzen Zwischenräumen sauste ein heller Schein über die Wasserflächen. Wir näherten uns Gibraltar, und der helle Reflex rührte zweifellos von einem Scheinwerfer her. Nach einer weiteren Stunde erkannte man einen breiten, sich hin und her bewegenden Lichtstrahl und gleichzeitig ein ganzes Meer von Lichtern. Welche Richtung fuhren wir denn überhaupt, hielten wir nicht direkt auf Gibraltar zu? Bald erfuhren wir denn auch, daß unser Schiff durch Funkspruch den Befehl erhalten hatte, den Hafen anzulaufen. Na, das konnte ja heiter werden. Jedenfalls eine peinliche Fahrtunterbrechung.

Plötzlich Tageshelle auf Deck, man ist geblendet von dem grellen Licht der Scheinwerfer, die auf uns gerichtet sind. Jetzt stoppen wir, nur eine halbe Seemeile von Land ab und werden ständig abgeleuchtet. Ich muß gestehen, daß mich ein leises Herzklopfen packte, bei dem Gedanken, daß nun englische Offiziere an Bord kommen würden, um Schiff und Besatzung einer peinlichen Durchsuchung zu unterwerfen. Aber was sollte mir geschehen? Ich hieß doch Morin und hatte meinen haitianischen Paß. Obgleich wir sehr nahe lagen, war es nicht möglich, irgend etwas von den Befestigungen zu erkennen, auch konnte ich kein feindliches Kriegsschiff entdecken. Als einziges Schauspiel hatte man die ununterbrochene Tätigkeit von etwa zehn Scheinwerfern, die ihre mächtigen Strahlenbündel bis hinüber zur marokkanischen Küste sandten, somit die ganze breite Meerenge ableuchteten und es dadurch jedem Schiff unmöglich machten, ungesehen zu passieren.

Wir hatten kaum Anker geworfen, als auch schon eine Pinasse sich längsseit legte, ein englischer Offizier an Bord kam und sich unverzüglich zum Kapitän auf die Kommandobrücke begab. Zum Glück verlief alles gut; nur die Schiffspapiere wurden einer genauen Durchsicht unterzogen. Dies verursachte eine Verzögerung von zwei Stunden, nach deren Ablauf wir wieder weiterfahren konnten.

Barcelona, Haupthandels- und Hafenplatz Spaniens, welch schöne Stadt, von vielen Klein-Paris genannt. Hier warfen wir

am 10. Mai Anker. Von nun an beginnt der letzte und aufregendste Akt meiner Reise. Bis hierher war alles gut verlaufen.

Am nächsten Morgen unternahm ich die nötigen Schritte zu meiner Weiterreise. Zunächst zum schweizerischen Generalkonsul, von dem ich anstandslos meinen Paß zur Reise nach der Schweiz visiert bekam. Aber dies genügte nicht, denn um nach Lausanne zu gelangen, geht der Weg durch Frankreich. Also Mut gefaßt und hin zur Hölle, ins französische Generalkonsulat. Da wird es vielleicht einen harten Kampf geben, aber ich bin gegen alles gewappnet. Die Calle Cortes immer weiter; wo wohnt denn der stolze Gallier? Aha, hier sehe ich schon ein Schild, auf dem in goldenen Lettern prangt: Liberté, Egalité, Fraternité. Zwei Treppen hoch und ich landete auf republikanischem Boden. Eine Menge Menschen standen gedrängt in dem von Tabakrauch erfüllten Raum, ein jeder seinen Paß benötigend. Ich wartete, vielleicht kommt jemand fragen, was ich will. Es dauerte auch nicht lange und mir wurde eine Nummer in die Hand gedrückt mit der Bemerkung, nachmittags wiederzukommen. Ich hielt Nr. 124 in Händen.

Drei Uhr nachmittags. Jetzt wird wohl meine Nummer bald aufgerufen werden, also ich in Eilschritten wieder zurück nach der Calle Cortes. Ich werde vorgelassen und sehe mich einem kleinen patenten Franzosen mit schwarzem Vollbart gegenüber. Seiner Sprache nach zu urteilen, schien der Mann Pariser zu sein und da hieß es denn doppelt aufpassen, zumal er sehr schnell sprach. Vorläufig war er noch mit einem jungen Venezolaner beschäftigt, mit dem er jedoch nicht fertig werden konnte. Die Unterhaltung machte mir Spaß, der Schwarzbärtige wollte schon fast verzweifeln und wurde aufgeregt, weil der andere ihn schlecht verstand und nur ungenügende Angaben machte. Der gute Venezolaner, von Beruf Bäcker, wollte nach Paris, um Maschinen zu kaufen und andere Geschäfte abzuschließen. Die unglaublichsten und verzwicktesten Fragen wurden ihm gestellt. Dasselbe sollte auch mit mir geschehen, also ich war darauf vorbereitet. Endlich kommt meine Wenigkeit zum Verhör. Beim Durchlesen meines Passes wird das Gesicht des kleinen Parisers, er war nebenbei bemerkt der Konsulatssekretär, gleich freundlicher, denn Haiti, mein pseudonymes Vaterland, schien ihn sehr zu interessieren. Er erzählte, früher in einer Bank mit Haiti gearbeitet zu haben, und wollte nun gern allerlei über dieses Land hören. Bereitwilligst teilte ich ihm einiges mit, und stimmte schließlich den Mann ganz zu meinen Gunsten, namentlich als ich ihm sagte, daß Haiti eine große Zukunft berge und dort viel Geld zu holen wäre. Nun kam das Verhör. Warum ich denn das Land verlassen hätte, wohin ich jetzt zu reisen gedächte, welches der Zweck der Reise wäre und ob ich schon früher einmal in Frankreich gewesen

wäre, wo, wann und wie lange? Auf alles konnte ich dem Mann nur antworten, daß die Geschäfte in meinem Lande völlig still lägen und da benutzte ich die flaue Zeit, um eine Vergnügungsreise nach der Schweiz zu machen. Das leuchtete ihm sehr ein. In Europa sei ich allerdings zum ersten Male. Er fragte weiter, wo ich denn in Lausanne zu logieren gedächte. Ja, nun war guter Rat teuer. Ich kannte diese Stadt überhaupt nicht. Der Mensch langweilte mich, seine Fragen wurden mir zuviel und ich sagte kurz, ich würde im Grand Hotel d'Angleterre Quartier nehmen; im übrigen hätte ich noch nichts bestimmtes beschlossen. Ob tatsächlich ein solches Hotel in Lausanne bestand, war mir unbekannt. Jedenfalls hätte man mich gegebenenfalls dort lange und vergebens gesucht, denn in Lausanne hielt ich mich später nur eine Stunde auf. Ich glaubte meine Angaben hiermit genügend, aber da will dieser Mensch noch wissen, was im Paß anzugeben sei, er könne nicht einfach bemerken: „Reist zum Vergnügen". „Gut," sage ich, „so setzen Sie: ‚Zur Wiederherstellung seiner Gesundheit', im übrigen wünsche ich ungehindert durch Ihr Land zu fahren." Gott sei Dank, die Prüfung war bestanden. In drei Tagen sollte ich meinen Paß bekommen. Dies paßte mir durchaus nicht, denn ich wollte Sonntag früh reisen. Ich erfinde schnell eine Geschichte, ein Schweizer fahre mit mir, der mir sehr behilflich sein könne, da ich mit den Sitten und Gebräuchen in Europa nicht vertraut sei! Zu guterletzt versuche ich durch Bestechung alles zu erreichen. Dies geschah folgendermaßen: Während ich sprach, drehte ich zwischen den Fingern ein amerikanisches Fünf-Dollarstück und versprach dem Mann im schwarzen Bart eine Gratifikation, wenn er mir meinen Paß bis zum nächsten Tage fertigstellte. Seine Augen bewunderten das Goldstück, das auf der einen Seite einen Indianerkopf und auf der anderen Seite einen Adler mit Sternen trug. Nie hatte er zuvor ein solches Stück gesehen und staunte über die künstlerische Ausführung. Aha, somit hatte ich einen Köder! Es würde sich schon machen lassen! Ich verließ den Herrn Sekretär mit Handdruck und Dank. Keinen Augenblick auch nur hatte der Mann den leisesten Verdacht gegen meine Person; er ahnte nicht, daß ich ein Deutscher war und er einem Boche den Paß ausstellte, der ihm die Rückkehr in die Heimat ermöglichte.

Am nächsten Tage suchte ich meinen schwarzbärtigen Freund im Konsulat wieder auf. Es hat einiger Trinkgelder bedurft, um vorgelassen zu werden. Das Fünf-Dollarstück holte ich wieder hervor, hielt es dem Sekretär hin und bat ihn, dasselbe als die versprochene Gratifikation anzusehen. Der Mann spielte plötzlich den Beleidigten; trotzdem ich ihn aufforderte, es wenigstens als Andenken anzunehmen, sträubte er sich und wandte mir den Rücken. Der Zufall rief den Schreiber, der gerade mit rot in großen Zügen

auf meinen Paß schrieb: „Darf Frankreich ohne Aufenthalt durchreisen", auf kurze Zeit von seinem Platz. Kaum bemerkte dies mein schwarzbärtiger Mephisto, als er auch schon auf mich zustürzte und nunmehr bereit war, das schöne amerikanische Gold in Empfang zu nehmen; er habe solches nur nicht in Gegenwart des Schreibers tun wollen. Großartig! Ich mußte doch später herzlich lachen über diese gelungene Bestechung im französischen Generalkonsulat.

Meinen Paß in der Tasche, verhöhnte ich die Franzosen, aber noch hatte ich ihr Land nicht durchquert. Also nicht den Tag vor dem Abend loben. Im Hotel machte ich sofort alles klar zur Abreise.

Sonntag früh 9 Uhr 50 Min. ging der Zug, der mich durch Feindesland bringen sollte. Ich hatte eine Fahrkarte bis Genf. Lebewohl, du schönes Barcelona, lebe wohl auch du schwarzer Mephisto und tausend Dank für mir erwiesene Dienste. Trage stolz an deiner Uhrkette das Gold, welches dir ein Boche schenkte und dem du, ohne es zu wissen, dafür zur Rückkehr in seine Heimat verholfen hast.

Die Fahrt geht durch hügeliges Ackerland, hie und da junge Olivenhaine, dann wieder Weinpflanzungen. Gerona und Figueras liegen hinter uns, jetzt Portbou, letzte Station auf spanischem Boden. Noch eine Viertelstunde. Jetzt ein Tunnel; auf der anderen Seite das idyllisch am Meere gelegene Cerbère. Ich bin in Frankreich und das Drama beginnt.

Das Gepäck ist eher in der Bahnhofshalle als ich, und mit Mühe und Not suche ich die einzelnen Stücke wieder zusammen. Die armen Koffer, sie müssen sich gefallen lassen, daß eine Frau sie durchwühlt. Mein Paß war mir abgenommen worden und bald darauf mußte ich zur Bahnhofswache, wo ein Offizier die verzwicktesten Kreuz- und Querfragen an mich stellte. Sein Blick versuchte mich zu durchbohren, aber er konnte nichts Verdächtiges an mir entdecken. Wer ich war, und wo ich hinwollte, ahnte er nicht. Jetzt holte mich ein anderer Beamter in ein Nebenzimmer, wo eine gründliche Untersuchung an mir stattfand. Zuletzt mußte ich unterschreiben, daß mir nichts in meinem Gepäck fehlte. Sehr schön, aber wie sollte ich dies feststellen, dazu ließ man mir keine Zeit. Endlich, die Qual war überstanden und ich erhielt die Erlaubnis weiterzureisen. Froh hierüber will ich den Bahnhof wieder verlassen, was hätte man mir auch antun sollen? Stand nicht auf meinem Paß vermerkt: „Darf Frankreich ohne Aufenthalt durchreisen?"

„Halt!" tönt es mir entgegen, „öffnen Sie Ihr Gepäck." Ich erklärte, es sei bereits nachgesehen worden. Was half es! Nochmals und schlimmer als das erste Mal werden meine Koffer durchwühlt. Durch diese Verzögerung verpaßte ich natürlich meinen Zug.

Die Fahrt geht weiter durch ödes, rauhes Hügelland; im Hintergrunde die hohe schneebedeckte Kette der Pyrenäen, auf der anderen Seite, dem Meere zu, Sümpfe, ausgedehnte Salinen, zwischendurch mit Gestrüpp spärlich bestandener gelber Lehmboden. Es ist schon Mitternacht vorbei, als der Zug in Tarascon einläuft, wo ich umsteigen muß. Welch Gewühl auf dem Bahnhofe! Nichts wie Militär aller Truppengattungen, zum großen Teil feldmarschmäßig mit dem neuen Stahlhelm. Ich hatte genügend Aufenthalt und Muße, mir unseren Feind gründlich zu beschauen. Die Leute blickten recht trostlos drein.

Unser Zug nach Lyon fährt ein. Ich sehe nichts wie Soldaten, die sich zu den Wagentüren drängen, es schien mir demnach ein Militärzug zu sein. Aber was half es, ich mußte weiter und stieg ein. Mit Mühe und Not, nachdem ich glücklich über etliche Piou-Pious geklettert war, gelang es mir, im Wagengang ein Plätzchen am Fenster zu erobern. Bis Lyon sollte ich das Vergnügen haben, im Gange zu stehen und häufig drohte ich vor Müdigkeit umzufallen, aber immer wieder rüttelte mich die eiskalte Nachtluft empor. Die Luft in dem Wagen war geschwängert von Tabakrauch, Geruch von frischem Leder und Ausdünstung der vielen schlafenden Menschen. Es war mir ein eigentümliches Gefühl, inmitten dieser französischen Soldaten. Meine Lage war peinlich und äußerste Vorsicht geboten. Die Leute ahnten nicht, daß ein Deutscher unter ihnen weilte und ihren Gesprächen lauschte. Wäre ich entdeckt worden, ich glaube, nie hätte ich die Heimat wiedergesehen. Auch möchte ich behaupten, der einzige Deutsche gewesen zu sein, der zu der Zeit sich in Frankreich frei bewegen konnte. Ich vermied jede Unterhaltung, aber spitzte dafür umsomehr die Ohren. Viel erfuhr ich jedoch nicht, denn da die Soldaten recht müde waren, blieben sie mehr oder weniger schweigsam. Immerhin, das, was ich ihren Gesprächen entnehmen konnte, war vielsagend genug. Es waren zum größten Teil Urlauber, viele aber kehrten zurück an die Front, und dies mit Widerwillen, fast, als stände jemand hinter ihnen und triebe sie mit der Knute. Die Gesichter sahen sehr niedergeschlagen aus und gedrückt schien überhaupt die ganze Stimmung. Mutlosigkeit überall und nur wenig Hoffnungen hegten die Soldaten, und gleiches schien bei der Bevölkerung der Fall. Vielfach hörte ich Klagen über Mangel an Nahrung und besonderen Ärger erregte der seit Monaten rückständige Sold. Was sind das für Zustände! Aber trotz alledem, die Wut gegen Deutschland war noch nicht erloschen und wir waren in den Augen dieser Leute noch immer Barbaren. Das Unglück wollte, daß wir in Nimes einen Zug mit deutschen Gefangenen antrafen. Sofort stürzten die französischen Soldaten an die Fenster, um den Feind anzugaffen und anzupöbeln. „Aha, da sind Boches, seht mal die Barbaren, die dreckigen Schweine!

Sagt mal, habt Ihr noch nicht genug? Brechen wir ihnen doch den Hals!" Ich mußte alle diese Gemeinheiten geduldig mitanhören und meine Landsleute, die im anderen Zuge wehrlos da saßen und diesen Schimpf über sich ergehen lassen mußten, taten mir bitter leid. Nachdem die Franzosen genügend geflucht hatten, schwiegen sie. Nicht weit von mir lehnte ein junges Mädchen am Fenster, am Arme ihren Liebhaber. Auch sie hatte in die schmutzigen Ausrufe ihrer Landsleute eingestimmt, aber jetzt nach längerem Gaffen mochte sie wohl die Überzeugung gewonnen haben, daß die Boches doch nicht so grausame Barbaren waren. Ich hörte sie zu ihrem Begleiter sagen: „Sieh mal den da, der sieht doch nicht so schlecht aus, ich finde ihn sogar ganz hübsch", worauf der Liebhaber nur antwortete, das sei ein Bayer. Er sah bei dem Deutschen die Schwalbennester an den Schultern und hielt ihn demnach wohl für einen Bayern.

Über Avignon, Valence liefen wir am Montag früh in Lyon ein, wo das Gewühl von Soldaten noch stärker war. Hier sah ich auch die ersten Kolonialtruppen, die in Kleidung und Haltung durchweg besser aussahen, als das Linienmilitär. Nach zweistündigem Aufenthalt ging es weiter. In Lyon hoffte ich etwas mehr vom Kriege zu sehen und bald sollte sich auch mein Wunsch erfüllen. Ich höre plötzlich ein furchtbares Brummen in der Luft. Ans Fenster stürzend gewahre ich in nur geringer Höhe fünf Flieger; einer dem anderen in Linie folgend, begleiteten sie den Zug; unter ihnen auf weitem freien Gelände standen endlose Reihen von Kriegstransportautomobilen.

Nach weiteren zwei Stunden Fahrt hielten wir in Bellegarde, der letzten Station auf französischem Boden. Hier sollte nun dasselbe Theater wie in Cerbère wieder beginnen; ich war darauf vorbereitet. Zunächst wurden durch Plakate furchtbare Drohungen an die Reisenden gemacht. Gold und Silber durften nicht ausgeführt werden, Zuwiderhandlungen hatten zwei Jahre Gefängnis oder eine Geldstrafe von 1500 Francs zur Folge. Das hilft, denn alles drängte sich zu den Schaltern, um sein Geld zu wechseln, natürlich mit Verlust. Bei mir begannen wieder die verzwicktesten Fragen, welche dieses Mal peinlicher waren, als an der ersten Grenze. Aber auch hier täuschte ich die Leute, meine Lügen mußten sie eben als bare Münze aufnehmen. Mein Gepäck blieb dieses Mal von Mißhandlungen verschont; ich erreichte dies nur, indem ich einem Beamten einige Francs in die Hand drückte.

Gott sei Dank, mit Frankreich war ich fertig und durfte es jetzt verlassen. Man kann sich meine Freude vorstellen, als ich in Genf Schweizer Boden betrat. Erleichtert atmete ich auf, denn von nun ab drohten mir keine weiteren Gefahren und Schwierigkeiten. Mit einigen Unterbrechungen durchfuhr ich dieses herrliche Land. Über Lausanne, Bern, landete ich am Mittwoch in Basel,

wo ich meinen richtigen Namen wieder annahm, denn nun galt mein haitianischer Paß nichts mehr, aber ein wertvolles Dokument wird er mir stets bleiben, denn ihm verdanke ich in erster Linie das glückliche Gelingen der Reise.

Sogleich begab ich mich ins deutsche Konsulat und obgleich ich keinerlei Papiere bei mir führte, erhielt ich doch anstandslos einen neuen Paß, mit dem ich nunmehr endlich den Heimatboden betreten konnte.

Ich war in Ottersbach, der deutschen Grenzschutzstation angelangt. Welch erhebendes Gefühl, ich kann es nicht beschreiben, kaum wollte ich es glauben, daß ich auf deutschem Boden war. Wie groß war meine Freude, als die ersten Feldgrauen mir entgegenkamen. Auf der Station wurde ich auf das liebenswürdigste von den Offizieren empfangen, die mit Interesse meinen Bericht entgegennahmen.

Jetzt aber hieß es eilen, nach Hause, zu den Meinen zu kommen. Sie ahnten nicht meine Rückkehr. Am 19. Mai landete ich nach langer Abwesenheit wieder in Hamburg.



Lebendig begraben.

Von Wolfgang Berlet, damals Kaufmann; von New York über Bergen zum Jäger-Bataillon 12 in Freiberg.

Die 43. Straße in Brooklyn ist in dichtes Dunkel gehüllt. Schneidend kalt pfeift der Wind und fegt Papierfetzen und Kehricht auf dem harten glatten Bürgersteig zum Tanz zusammen. Ein Licht glitzert im Dunkeln am Westende der 43ten. Aus dem Gebäude, das den Schein ausstrahlt, dringt wüstes Geschrei, rauhes, gemeines Lachen. Die Tür springt plötzlich auf, und zwei kräftige Arme stoßen einen betrunkenen Matrosen in die dunkle Nacht. Er taumelt, stürzt nieder, stöhnt. Drinnen aber kreischt ein elektrisches Piano, und der Boden dröhnt von dem wuchtigen Trampeln der Gäste: Samuel Johnstons Bar macht heute Abend gute Geschäfte.

Als ich eintrete, wallt mir dichter Tabaksqualm entgegen, vermischt mit Whiskydunst und Speisegeruch. In einer Ecke sitzt mein Freund Kurt am Tische und wartet auf mich. Zwei junge Burschen sitzen neben ihm, die Hände geschwärzt und schwarze Ringe unter den Augen. Es sind die beiden Heizer eines norwegischen Frachters. Der Kellner bringt uns Bier. Ich blicke um mich, es scheint uns niemand aus der bunten Gesellschaft zu beobachten. Mein Freund, der das Norwegische fließend spricht, fragt nun die beiden Heizer, ob sie mich mit an Bord nehmen wollten. Nach langem Hin und Her kommen sie dann zu dem Entschluß, mich mitzunehmen. Der Dampfer wird nächsten Montag um 2 Uhr nachmittags in See stechen. Er nimmt Mehl und Schweineschmalz an Bord und ladet ununterbrochen bis zur Stunde der Abfahrt. „Wir werden nur noch einmal an Land gehen dürfen, morgen Abend. Gegen Mitternacht nehmen wir dich mit an Bord, ganz unauffällig."

„Wo werdet Ihr mich verstecken?" — „In den Kohlen, Freund, in den Kohlen, und wir stecken Dir auch Essen und Wasser zu, und niemand wir Dich entdecken." — „Abgemacht, morgen Abend werde ich hier bereit sein. Und Ihr wißt, jeder von Euch bekommt 35 Dollar in drei Abzahlungen, die eine außerhalb des amerikanischen Leuchtturmes, die zweite außerhalb des englischen Internierungshafens und in Bergen selbst die dritte. Also ich verlaß mich auf Euch."

Wir leeren unsere Gläser und trennen uns. Ich begebe mich mit Kurt auf den Weg zur nächsten Hochbahnstation, um zurück

nach New York zu fahren, froh gestimmt ob meines Erfolges. Am nächsten Tage ist die Besatzung des Norwegers zum letzten Mal vor der Abfahrt an Land. Es war erst 10 Uhr abends, als ich mich zu meinen Bundesgenossen gesellte. Sie hatten schon die siebente oder achte Runde hinter sich. Sie zur Mäßigkeit zu mahnen, wäre verlorene Mühe gewesen und den andern verdächtig erschienen. Mit jedem Glase Whisky aber, das sie tranken, sanken meine Aktien.

„Komm," sage ich zu Kurt, halb erstickt vor Wut über die Unzuverlässigkeit der beiden Heizer, „laß uns gehen, hier ist nichts mehr zu machen."

Im Hinausgehen sehen wir noch, wie einer von ihnen, der sich erhoben hatte, um uns nachzueilen, taumelnd zu Boden schlägt. Eine ferne Turmuhr verkündet die zwölfte Stunde. Vor uns liegen die Docks und das Wasser in undurchdringliches Dunkel gehüllt. Jetzt treffen einige Laute unser Ohr und kommen näher und näher. Bald verstehe ich auch einzelne Worte; sie erinnern mich an meinen Aufenthalt in Südamerika und in Mexiko. Die Leute da vor uns sind importierte südamerikanische Arbeiter, von den skrupellosen Yankees sind sie als das billigste Arbeitermaterial nach New York verfrachtet worden, werden hier bis aufs äußerste ausgenutzt und zum Teufel gejagt, wenn sie alt und krank geworden sind. Sie kommen eben von dem ladenden norwegischen Frachter an Land, um ihr karges Nachtmahl einzunehmen. Eine Stunde gibt man ihnen dazu Zeit. Jäh durchblitzt ein Plan mein Hirn. Sollte er ausführbar sein? Ich verabschiede mich von Kurt: „Erhältst Du keine Nachricht von mir, dann weißt Du, was mir passiert ist. Schreibe dann ans Konsulat und kläre meine Eltern auf." Darauf gehe ich auf die Leute zu. Eine Stunde später hält der amerikanische Zollbeamte die Ladearbeiter an, als sie zum Dampfer zurückkehren, darunter jetzt auch mich. Ich ziehe den Ausweis Pedros, dessen Pseudo ich bin, und der sich inzwischen mit dem von mir erhaltenen Geld eine vergnügte Nacht macht, aus dessen schmutziger Rocktasche und halte ihn dem Beamten unter die Nase. „Gut. Weiter." Spanisch singend und sprechend gehe ich mit meinen neuen Landsleuten das Dock entlang und passiere glücklich auch das zweite Gitter und den zweiten Beamten. Seit Ausbruch des europäischen Krieges sind nämlich an den Anlegeplätzen der Schiffe im Interesse der Briten und der britischen Freunde mehrfach Aufpasser aufgestellt, die gegen hohen Sold Spitzeldienste mannigfacher Art verrichten. Amerikanische Neutralität.

Im Laderaum des Piers liegen Berge von Mehlsäcken und Fässern, die darauf warten, von den Krahnen des Dampfers in dessen Rumpf versenkt zu werden. Es ist 1 Uhr, eine Pfeife schrillt. Ketten rasseln, Stimmen werden laut. Das Ungetüm öffnet vier Schlünde, pustet abwechselnd schwarzen und weißen Atem aus

seiner Nase und fängt wieder an, seine Fracht zu verschlingen. Meine Freunde füttern es. Sie ziehen an Säcken, daß der weiße Staub aufwirbelt, und rollen Fässer herbei. Unermüdlich. Ich mache mit, so gut es geht, obwohl ich zuerst keinen blauen Dunst von ihrer Arbeit habe. Aber ich passe scharf auf und es geht immer besser. Nach einer guten halben Stunde arbeite ich wie ein gelernter Schauermann. Doch ich will in das Schiff hinein, noch aber bin ich draußen.

An der nächsten Falltreppe steht ein Offizier. Ich gehe an ihm vorbei. Ich schwinge meine Ledertasche, die ich in einem Sack bis jetzt mitgeschleppt habe, über die Achsel und steige hoch. „Wo willst Du hin?" fragt mich die Pflichttreue. „Ich bin mit diesem Sack in den Laderaum geschickt worden", antworte ich auf spanisch. Sein merkwürdiges Gesicht zeigt mir, daß ihm meine Antwort vollkommen unverständlich ist. Er läßt mich vorbeigehen, ich klettere vollends hoch und dann eine Luke hinunter. Unten im Laderaum ist alles taghell erleuchtet. Aller Augen richten sich auf mich. Ein Maiordomo schreibt die Namen seiner Leute auf. Mit Notizbuch und Bleistift in der Hand tritt er auch an mich heran. Er läßt sich meinen Ausweis zeigen.

„Pedro willst Du sein, Du Lügner? Diablo, welche Frechheit!" Er hat mich durchschaut und nimmt mich mit zum wachthabenden Offizier. Der ist ein Norweger. Auf englisch redet er mich an. Ich berichte wahrheitsgetreu, daß ich ein deutscher Militärpflichtiger sei, und erzähle ihm, wie mich das Verlangen, die Überfahrt in mein Vaterland zu erzwingen, unter einer Maske an Bord getrieben.

Er schwankt einen Augenblick. Dann macht er plötzlich eine abwehrende Handbewegung. Mein Mut sinkt. Doch ist seine Antwort wider Erwarten durchaus liebenswürdig. Er würde gern meinem Wunsch willfahren, erklärt er, wenns möglich wäre. Aber man würde in einem englischen Hafen das ganze Schiff durchsuchen, vom Mast bis zum Kiel, und man würde mich finden, ganz gleich, wo ich mich verborgen hätte. Und dann? Die britische Regierung würde sich bei seiner Gesellschaft beschweren. Man würde ihn, den verantwortlichen Offizier, darnach zur Rechenschaft ziehen und entlassen. Er hätte strengen Befehl, dafür zu sorgen, daß sich keine Person deutscher Nationalität in das Schiff einschliche, sei es als Passagier oder als Seemann oder als Steward. Er drückt mir noch bewegt die Hand; er verstünde und wolle mich auch nicht verhaften lassen, wie das eigentlich seine Pflicht sei. Dann weist er mich vom Schiff — ich muß gehorchen. Auf der Leiter rufe ich ihm noch zu: „Auf Wiedersehn in Bergen, Herr," und eile dem Ausgange des Piers zu. Beim Schein einer Laterne werfe ich einen Blick auf meine Taschenuhr. Ein Viertel nach 3 Uhr. Mich fröstelt hier draußen stark. Erst im geheizten

Wagen der Verbindungsbahn zwischen Brooklyn und New York friere ich nicht mehr, und allmählich gewöhnen sich meine Gedanken auch an die Tatsache, daß wieder einmal ein Versuch mißglückt ist.

Aber es soll nicht der letzte sein, das habe ich mir schon vorher vorgenommen. Und bald war ich auch wieder auf meinem Schiff. Das ist mir auf folgende Weise geglückt, ganz einfach war es:

Ich handelte bei einem Juden trotz seines Protestes, daß es Sonntag sei und er nicht verkaufen dürfe, einen Anzug ein, wie ihn die Matrosen hier tragen, wenn sie die Ladung vornehmen. So verkleidet wartete ich in der Mittagsstunde auf den Kapitän des Dampfers, der um diese Zeit an Bord zurückkehrte, um sein Mittagsbrot einzunehmen. Als einen seiner Seeleute gebe ich mich ihm gegenüber aus, erst kürzlich in New York angeworben. Und er hat die Freundlichkeit, mir an den beiden Gittertoren den Aufsehern gegenüber als Schirm zu dienen, wenn auch unbewußterweise, sodaß sie mich ungehindert durch die Sperren durchlassen. Dann verlor ich, ehe wir die Falltreppe erstiegen, wie zufällig ein Geldstück. Ich konnte natürlich nicht erwarten, daß der alte Herr während des Suchens stehen blieb. So ließ ich ihn allein an Bord gehen und kletterte an der Ankerkette hoch, weil beide Falltreppen von Matrosen bewacht waren. Auf dem Achterdeck angelangt, mußte ich, um die nächste Luke zu erreichen, an der Offiziersmesse vorbei, deren Tür nur angelehnt war. Man saß dort beim Mittagsessen, und der Koch war in dem gegenüberliegenden Raume beschäftigt, den Kaffee fertig zu machen. Bei ihm blieb ich stehen, als ich merkte, daß die Offiziere auf meine Tritte aufmerksam geworden waren. Ich war froh, daß keiner von ihnen zu mir hinkam. Ich fragte den Koch, ob er eine Tasse Kaffee für mich übrig habe, und er, überzeugt, daß ich ein Angestellter des Dampfers wäre, gab mir das Verlangte. Es war das letzte warme Getränk, das ich für zwei Wochen zu kosten bekam. Dann ging ich weiter durch den Gang aufs Großdeck, verschwand in der Achterluke und kletterte abwärts über drei weitere Decke in einen Raum, der ungefähr 10 Meter breit und 20 Meter lang war. Mein neuer Aufenthaltsort war etwa bis zur Hälfte mit Ladegut angefüllt, auf der einen Seite mit Fässern, auf der anderen mit Mehlsäcken. Zwischen der obersten Schicht der Säcke und der Decke war ein kleiner Zwischenraum, zu niedrig für weitere Mehlsäcke, aber hoch genug, einen schlanken Menschen wie mich aufzunehmen. Da hinauf zwängte ich mich und nahm einen Kübel Wasser, der an der Seite stand, vermutlich von den Arbeitern zum Löschen ihres Durstes mitgebracht, mit zu mir hinauf, so gut es ging. „Komme nun, was da will, für die nächsten zwei Wochen kann ich nicht verdursten.“ Ich lasse meine elektrische Taschenlampe spielen. Rostige eiserne Deckbalken starren mir von oben entgegen. Versuche ich, mich aus meiner liegenden Stellung etwas aufzurichten, so

stoße ich an das Eisen. Die Mehlsäcke unter mir sind kalt und hart. Die Atmosphäre ist mit Farbgeruch und Mehlstaub geschwängert und bis auf den Gefrierpunkt abgekühlt. Ich versuche, meine kalten Füße zwischen zwei Säcke einzugraben. Die Ärmel meiner Matrosenjacke ziehe ich über meine Hände, die Mütze tiefer in die Stirn, ich friere trotzdem sehr. Um mich Totenstille. Vielleicht bin ich in den Proviantraum geraten? Nun, da wäre ich ja nicht schlecht aufgehoben. Man würde ja noch Fleischwaren, Wurst, Schinken usw., hier verstauen. Auf hoher See würde dann der Koch oder Steward täglich hier herabkommen, um den notwendigen Bedarf nach oben zu holen. Unter Umständen könnte ich dann versuchen, den Mann auf meine Seite zu bringen.

Diesem angenehmen Gedanken nachhängend schlafe ich ein.

Kettengerassel weckt mich auf, ich muß lange geschlafen haben. Die Trostlosigkeit meiner Umgebung bringt mich zur Erkenntnis meiner Lage. „Ach ja, der Proviantraum." Da horch, wieder das Rasseln. Über die Säcke hinweg dringen Lichtstrahlen bis an meinen dunklen Platz. Stimmen werden laut, spanisch wird geredet. Der Zeiger meiner Uhr steht auf 2. Ich krieche bis an den Rand des Stapels. Da vor mir unter der Luke stehen ein Dutzend Ladearbeiter, von einem Norweger beaufsichtigt, und lösen Frachtgut aus seiner Kettenumhüllung. Abwechselnd sind es Fässer und Säcke, die man von oben herabläßt. Hier werden sie in Empfang genommen und verstaut. Alles geht entsetzlich rasch. Des weiteren wird man, blitzt es mir durchs Hirn, wenn der Raum voll ist, die Luken schließen und versiegeln. Allmächtiger Gott! Lebendig tief unten im Schiff begraben, ohne Licht, Luft und Nahrung! Und ehe man die Fässer und Säcke am Bestimmungsort auslädet, können unter Umständen Wochen verstreichen. — Albernheit zu denken, daß dieses der Proviantraum sein könne. Meine Vernunft sagt mir, daß ich von hier fort muß, und zwar so schnell als möglich. Ich ziehe eine Fünf-Dollarnote aus der Tasche, denn eben kommt mir einer jener südamerikanischen Kerle greifbar nahe. Ich zupfe ihn am Ärmel und lege zur selben Zeit meinen rechten Zeigefinger zum Zeichen des Schweigens auf den Mund. Der Mann hat ein treuherziges Gesicht. Ich drücke ihm das Papier in die Hand. Ich spreche zu ihm: „Für diese fünf Dollars verschwindest Du für eine Stunde von der Bildfläche, aber unauffällig. Das ist alles, was ich von Dir verlange." Der Bursche geht. Schnell zwänge ich mich dann heraus aus meinem Versteck, als der Aufseher ein Stück zurückgetreten ist, und arbeite mit den anderen, als ob ich dazu gehöre. Er merkt von dem Tausche nichts, und die anderen Brasilianer lassen sich nichts merken. Ihnen imponiert mein Verhalten offenbar. Bei einer günstigen Gelegenheit springe ich darauf die Leiter hoch. Ich bin im Zwischendeck. Für Passagiere und Frachten eingerichtet, hat der veraltete Dampfer

in der jetzigen Kriegszeit jedenfalls keine Passagiere bekommen können. In den Gängen zwischen den Kabinen hat man deshalb auch Mehl und Schmalz geladen. Ein hölzerner Lattenverschlag schützt die weißlackierten Türen und Wände vor dem Drucke der Fracht. Weiter nach der Mitte zu krieche ich. Ein Seitengang ist noch ganz frei. Dahinein. Alle Kabinentüren sind verschlossen. Gegen die letzte nach außen hin werfe ich mich mit aller Kraft. Sie springt mit einem donnerähnlichen Knall auf, ich und die Tür fliegen zu Boden. Ich leuchte um mich. Ein kleines Gemach von der Länge einer Bettstelle. Zwei Bettstellen übereinander an jeder Seite. In dem meterbreiten Zwischenraum steht ein Waschgeschirr fest an die Diele geschraubt. Ein offener Wassertank hängt darüber an der Wand. Er ist voll. Die Innenwände des blechernen Gefäßes sind mit einem rötlichgrünen Schleim überzogen, das Wasser selbst riecht. Ekelhaft — sicher ein halbes Jahr alt. Auf der Diele viel Morast, Papierfetzen, Lumpen und Schlimmeres. An der Außenwand treten neben dem Tank die Umrisse eines kleinen Bullauges (runden Fensters) deutlich hervor. „Na, da kann man wenigstens Luft schnappen. Wasser ist auch da und was für welches, und Mehl und Fett gibt es auch!" Im Notfalle genügt das alles für ein paar Wochen. Wenn man mich nur nicht wieder herausholt," sorge ich mich, fange aber an, mich häuslich einzurichten. Die Tür bringe ich in ihre alte Lage zurück und schraube die Bänder fest mit einem Taschenmesser. Dabei büße ich zwei Klingen ein. Dann verriegele ich die Tür und öffne mit einem alten rostigen Schraubenschlüssel, den ich im Gange gefunden habe, den Deckel des Bullauges. Es wird Tag draußen, heute ist Montag. Das Ächzen der Ladekrähne dringt bis zu mir herunter. Nach sechs Stunden werde ich sie nicht mehr hören. Wird man pünktlich die Anker lichten? Ich warte bis Mittag. Um 1 Uhr höre ich das Getute der Schleppkrähne, die Winden haben aufgehört zu rasseln; nur das Klingklang der Ankerwinde ist noch vernehmbar. Eine Stunde später heult der Dampfer seinen Abschiedsgruß hinüber nach New York und Brooklyn. Leise wiegt sich der alte Kasten den Hudson hinunter. Mir wird leichter ums Herz. Ich öffne das Fenster ganz und erlaube der Luft und der Abenddämmerung den Eintritt in mein Kämmerlein. Wie schön ist doch die Welt! Es geht dem Vaterland entgegen, und ich werde meine Arme dafür regen dürfen.

„Leb wohl, New York! — Leb wohl, Amerika! Ich werde Dich sobald nicht wieder sehen." Am Ufer steigen Lichter auf wie Glühwürmchen. Bald strahlt der ganze Horizont wie ein Feuermeer. Darüber lagert eine Wolke rötlichen Dunstes. Die Scheinwerfer von Ellisisland und Staatenisland huschen über Berge, Häuser, Masten, Wellen ohne Aufhören. Die Leuchtschiffe mustern unser Schiff beim Vorüberfahren. Fährdampfer rauschen vorbei.

Das Knattern einzelner Motorboote klingt wie Gewehrfeuer. Nicht lange, so verschwindet alles Licht, das Rollen des Schiffes wird unruhiger; wir sind im Atlantischen Ozean. Ermüdet schließe ich das Fenster und strecke mich auf einer der Eisenbettstellen aus. Leider fehlt die Matratze. Meine Mütze dient mir als Kopfkissen und die Jacke als Decke. Am nächsten Morgen wecken mich Stimmen und Hammerschläge. Durch eine offene Stelle zwischen Tür und Decke blicke ich in den Gang. Ein Zimmermann und sein Gehilfe sind dabei, auch hier Lattenverschläge anzubringen. Man wird also auch in diesen Gang noch etwas Ladung werfen. Immer näher kommen die beiden. Ich beuge den Kopf zurück. Sie leuchten durch den Spalt in meine Kabine; vielleicht, daß sie etwas Verdächtiges gehört haben. Sie entdecken mich und rufen mir zu aufzumachen. „Das will ich gern tun," erwidere ich, „doch mache ich zur Bedingung, daß Ihr mir erst ein paar Minuten Gehör schenkt." Auf ihre Einwilligung hin frage ich sie, ob sie Familienväter wären, was sie bejahen. Wieviel Gehalt man ihnen zahle? Dem einen 80, dem anderen 60 Kronen für den Monat. Dann mache ich ihnen begreiflich, daß sie durchaus keinen Nutzen davon hätten, wenn sie mich anzeigten. Umgekehrt würde jeder von ihnen für den Fall, daß sie mich hier in meinem Versteck ließen, ohne mich zu melden, und daß sie mir dann und wann bei Gelegenheit etwas Eßbares zusteckten, sofort einen ebenso hohen Lohn von mir erhalten, wie ihnen die Gesellschaft für die Arbeit eines ganzen Monats zahle. Dabei ziehe ich meine Scheine heraus und halte sie ihnen entgegen. Nach kurzem Zögern nehmen sie die Scheine. Ich bin vorläufig gerettet. Noch verabrede ich mit ihnen, daß sie mir Eßwaren und frisches Wasser außenbords an einem Bindfaden herunterlassen sollen. Dann wolle ich es in Empfang nehmen. Der Verschlag, den sie darauf vor meiner Kabine bauten, war vorzüglich geeignet, mich zu isolieren, sodaß ich mich während der Fahrt ganz sicher fühlte. Freilich ihrem Versprechen in bezug auf meinen Unterhalt konnten meine Verbündeten nur zweimal während der Überfahrt nachkommen. Sie ließen mir da jedesmal ein halbes Weißbrot herab, ohne irgendwelche Beilagen. Im übrigen nährte ich mich während der vierzehn Tage auf See nur von rohem Mehl und Schweineschmalz. Dazu mußte ich das üble Wasser trinken. Niemand, mit dem ich mich hätte unterhalten können. Kein Buch, noch ein Stück Papier zum Schreiben. Ich zwang mich zum Schlaf, um auf diese Weise den Hunger nach Möglichkeit zu umgehen. Je länger wir fuhren, desto häufiger träumte ich von all den guten Dingen, die ich früher zu essen Gelegenheit gehabt hatte. Darunter litt ich am meisten. Etwas Rauchmaterial hatte ich bei mir, aber ich wagte nicht, es zu benutzen, da man den Rauch hätte riechen können. Eine weitere Plage war, daß das in dem alten Holz befindliche Un-

geziefer sich in meine Kleider festsetzte und mich bisweilen entsetzlich quälte. Kurzum, was ich während der Überfahrt zu erdulden hatte, ist kaum zu sagen. In den ersten acht Tagen seit der Abfahrt des Schiffes hatten wir glücklicherweise gutes Wetter, und meine Leiden waren durch diesen Umstand etwas geringer als später. Am neunten Tage — ich berechnete, daß wir ungefähr in der Höhe von Schottland angelangt wären —, fing es an zu blasen, die See wurde unruhig, und die Wellen donnerten beständig gegen mein Fensterchen, das nur wenige Fuß über der Wasserlinie sich befand. Ich lag halb wachend, halb träumend auf meiner Bettstelle. Es war 4 Uhr nachmittags. Plötzlich schreckt mich ein Schuß aus meinem Halbschlummer. Ich sehe durch die Scheibe und erblicke 500 Yards von uns entfernt ein großes englisches Kriegsschiff, das eben im Begriff ist, ein Boot herunterzulassen. Wir hatten auf das Warnungssignal hin beigedreht, und ich hörte, wie man die Falltreppe herabließ, um die englische Bootsbesatzung an Bord zu nehmen. Kurze Zeit, nachdem dies geschehen war, wurde unser Schiff gewendet, und wir folgten dem Engländer, der einen südlichen Kurs einschlug. Am nächsten Morgen kamen wir in Kirkwall an und warfen in der Mitte der Bai Anker. Viele englische Kriegsschiffe waren hier zu sehen. Bald fuhr ein Motorboot, das voll besetzt war, auf uns zu, weitere Marinesoldaten kamen an Bord, und aus dem Getrampel, das folgte, konnte ich entnehmen, daß die Briten das ganze Schiff durchsuchten. Daß man mich entdecken könnte, hielt ich für unmöglich. Nach einer geraumen Zeit fuhr man glücklicherweise auch wieder ab. Wie groß war aber mein Schrecken, als ich auf dem Boot inmitten der englischen Soldaten fünf Deutsche entdeckte, deren flüchtige Bekanntschaft ich im Matrosenlokal zu Brooklyn am Sonntag Morgen vor meiner Abfahrt gemacht hatte. Auch ihr Plan war dahingegangen, sich auf dem norwegischen Frachter zu verstecken und so die Überfahrt nach Europa zu machen. Aber ihre Absicht wich von der meinigen insofern ab, als sie ihre Anwesenheit an Bord nur so lange geheim halten wollten, bis das Schiff den Bereich der amerikanischen Hafenbehörden verlassen hätte. In blindem Vertrauen auf das Mitgefühl, das ihnen der Schiffsführer sicher nicht versagen würde, wenn sie sich ihm auf dem offenen Meere zu erkennen gäben, ließen sie sich nicht zu einer Änderung ihres Vorhabens bewegen, obwohl ich ihnen die Unterredung, die ich mit dem ersten Offizier des Dampfers gehabt, Wort für Wort mitteilte. Es war ihnen dann gelungen, wie ich später erfuhr, sich in einem Motorboot bei Nacht und Nebel von der Wasserseite her bis an die Schiffswand heranzuarbeiten, an einem Tau unbemerkt auf das Schiff emporzuklettern und sich dort zu verstecken. Auf offener See hatten sie darauf ihrem Vorhaben gemäß sich beim Kapitän gemeldet.

Jetzt sah ich meine unglücklichen Bekannten als Gefangene der Engländer wieder. Wie froh war ich nun, daß ich damals in New York meine eigenen Wege gegangen war und ihre Aufforderung, mit ihnen gemeinsame Sache zu machen, abgelehnt hatte. Man schien in Kirkwall nicht gewillt zu sein, unsern Dampfer lange zurückzuhalten; schon nach zwei inhaltslosen Tagen drehten wir unsern Bug der Nordsee zu und dampften ab. Aber diese zwei Tage waren für mich lang genug gewesen, die Verzögerung lastete zentnerschwer auf mir. Mein Wasservorrat war fast verbraucht, durch den so gut wie ausschließlichen Genuß von Mehl und Schmalz war ich krank und schwach geworden, und ich bewahrte mich nur durch Einsetzen meiner ganzen Willenskraft vor dem Zusammenbrechen. Das galt erst recht für die beiden darauffolgenden Tage, den 17. und 18. Februar, die auch unserer Luftflotte so verhängnisvoll geworden sind. Sie brachten mir noch eine besonders harte Prüfung. Ein äußerst heftiger Südsturm türmte die Nordsee zu haushohen Wellen auf, und der Dampfer rollte von einer Seite nach der andern, so sehr, daß es schien, als wolle er kentern. Oder das Hinterteil des Schiffes hob sich in die Luft und die Schraube drehte sich dann so schnell, daß alles wie bei einem Erdbeben zitterte. Die Mehlsäcke vor meinem Versteck, die ihre Lage bei den unausgesetzten starken Erschütterungen des Schiffes fortwährend änderten, waren bald in Wolken feinsten Mehlstaubes gehüllt, der bis in die entferntesten Ecken und Winkel und in Menge durch das Loch über meiner Tür auch zu mir hineindrang. Nun war ich gezwungen, die widerwärtige weiße Masse nicht bloß zu essen, sondern auch einzuatmen. Am zweiten Nachmittag nach unserer Abfahrt aus Kirkwall ließ der Sturm allmählich an Heftigkeit nach, und je mehr wir uns der skandinavischen Küste näherten, desto ruhiger und glatter wurde die See. Nach Mitternacht des dreizehnten Tages seit unserer Abfahrt von New York dampften wir zwischen die Felswände des Bergenfjords hinein, in aller Morgenfrühe weckten wir die Bewohner Bergens durch unaufhörliches Getute jäh aus ihrem Schlummer. Alsbald kamen dann Leichter und Schlepper auf uns zu, die unser Schiff von seiner wertvollen Ladung wieder befreien wollten. Ich hörte in meinem Gefängnis das Rasseln der Winden, das Kreischen der Krähne, doch in wieviel freudigerer Stimmung als früher in New York. Hatte ich doch endlich den Boden Europas erreicht, trotz aller schweren Hindernisse. Als das Getöse des Entladens am größten war, machte ich mich daran, den Holzverschlag vor meiner Kabine mit dem Schraubenschlüssel zu zertrümmern. Gegen Mittag war der Weg frei, und ich kroch über die Mehlsäcke hinweg der Luke zu, durch die ich einstmals den Weg nach hier unten gefunden hatte. Oben auf dem Deck angekommen, gelang es mir, unbeobachtet von der Besatzung

und den Ladearbeitern die Schiffswand herunter in einen Leichter zu klettern, von wo aus ich von einem Jungen mit einem Boote an Land befördert wurde. Jetzt war ich erlöst! Meine erste Sorge war, mich etwas zu stärken und dann das deutsche Konsulat aufzusuchen. Mein Anzug war in einem schauderhaften Zustand, meinen Bart hatte vierzehn Tage lang kein Schermesser am Wachstum gehindert, ich war ungewaschen, und bleich wie ein Toter. Auch war ich durch die lange Hungerkur sehr schwach geworden. Der deutsche Konsul nahm sich meiner in der liebenswürdigsten Weise an. Doch lag ihm, wie mir, viel daran, daß meine Reise nach Deutschland sobald wie möglich fortgesetzt würde. Zum Instandsetzen meines Anzuges war in Bergen deshalb wenig Zeit gegeben. Schon um 5 Uhr nachmittags saß ich im Schnellzuge, der mich nach Christiania bringen sollte. Dort stellte ich mich am nächsten Tage auf dem Generalkonsulat vor und verwandte den Rest der mir gelassenen Zeit auf die Wiederherstellung meines Äußeren. Tags darauf reiste ich dann gleich weiter über Trelleborg nach Saßnitz. Immer näher rückte der Heimatstrand, und als unser Schlepper langsam an der Mole dahinglitt, stimmten ich und anderen Passagiere, die auch meistens Deutsche waren und aus Rußland und Schweden kamen, in das Lied ein:

„Deutschland, Deutschland über alles!"



In der Hölle.

Von Herbert Kettner, damals Kaufmann; von San Franzisko (Kalifornien) über Christiania zum Funker-Rekruten-Depot in Dresden.

Im August 1915 war bei mir der kritische Moment gekommen: es hielt mich nicht mehr in San Franzisko, ich mußte nach Deutschland auf Biegen oder Brechen. Ich reiste daher nach dem Osten und hatte nach allerlei Schwierigkeiten in verhältnismäßig kurzer Zeit eine Heuer als Kohlentrimmer nach Skandinavien. Daß mir mein neuer Beruf nicht ganz leicht gefallen ist, da ich als Kaufmann bisher schwere Körperarbeit noch nie geleistet hatte und auch nicht über eine besonders kräftige Konstitution verfügte, mag aus den folgenden Zeilen hervorgehen:

Punkt 2 Uhr machte unser Dampfer „Frederik VIII" der American-Scandinavia-Linie (18 000 Tonnen) vom Quai los. Ich stand in meinem blauen Arbeitskittel unter den Zwischendeckern und sah zu, wie der Dampfer langsam in den Fluß geschleppt wurde. Dann glitt er mit nur geringer Fahrt den Hudson hinunter, vorbei an dem ungeheueren Häusermeer der City, an den Wolkenkratzern, vorbei an der Freiheitsstatue, durch die Narrows hinaus ins offene Meer. Viel sehen konnte ich freilich von alledem nicht, da ich den Klemmer bereits weggelegt hatte; doch war mir alles noch in guter Erinnerung von meiner Ankunft her. Welcher Unterschied zwischen jetzt und damals! Als Vergnügungsreisender auf dem „Imperator" traf ich vor einem Jahr im Hafen von New York ein; als Kohlentrimmer verließ ich ihn heute. Alles was ich an Ausrüstung besaß und was ich mir erworben hatte, mußte bis auf den letzten Hosenknopf drüben bleiben.

Dazu kam noch der Gedanke an die unsichere Zukunft. Nun, ich hatte im „Lande der unbegrenzten Möglichkeiten" während der letzten Monate so manches tolle Stückchen ausgeführt. Warum sollte der letzte Schlag nicht auch glücken.

Nachdenklich stieg ich in das Quartier der Kohlentrimmer hinab, wo ich mit acht anderen in einer Kabine hauste, drei Mann schliefen übereinander. Es war kaum Platz, daß man sich umdrehen konnte. Die Lagerstätten sahen jedoch leidlich sauber aus. Der Schein trügt indes oft, und auch ich sollte das zu meinem größten Kummer bald erfahren. Vorher aber standen mir noch andere Genüsse bevor. Es war 4 Uhr geworden, meine erste Schicht begann. Bis acht Uhr hatte ich Dienst. Dann kamen acht Stunden Ruhe, und von 4 bis 8 Uhr morgens die zweite Schicht.

Ich folgte meinen „Herren Kameraden" über mich endlos dünkende Eisentreppen und Gänge nach dem Kesselraum. Schon ehe ich dort anlangte, war ich vollständig in Schweiß gebadet. Die Hitze wurde größer, je weiter wir hinunter kamen. Vor den Feuerlöchern selbst herrschte eine Höllentemperatur. Ein kleiner buckliger Däne drückte mir eine Schaufel in die Hand und ich mußte die vor den Feuerlöchern liegende Asche auf die Seite schaufeln. Ich arbeitete noch keine fünf Minuten, als mir der Bucklige — es war der Oberheizer — die Schaufel aus der Hand riß und mir zeigte, wie ich sie richtig anzufassen hatte. Nachdem ich es kapiert hatte, ging die Sache besser. Nach 25 Minuten harter Arbeit war der Aschehaufen verschwunden, ich aber auch vollständig erschöpft. Wenn ich nun glaubte, ein wenig ausruhen zu können, irrte ich mich gewaltig. Ständig war der Kleine um mich herum und hatte stets neue Arbeit. Kaum war ein Aschehaufen verschwunden, mußte ich mit einer riesig langen Eisenstange frische Asche unter den Feuerlöchern herausziehen. Während dieser Arbeit schlug die volle Glut aus den Löchern auf mich. Alle Augenblicke mußte ich zu dem Wassereimer eilen, um an der daraus hervorragenden Glasröhre einen Zug zu tun. Stellte ich mich aber auch nur einen Augenblick unter den Luftschacht, so kam der kleine Bucklige auf mich los und zerrte mich zu neuer Arbeit. Von der letzten Viertelstunde meiner ersten Schicht habe ich nur noch ganz unklare Vorstellungen. Als die Ablösung kam, taumelte ich förmlich nach oben; aufrecht gehen konnte ich nicht mehr.

Ich sank auf mein Lager und hatte weder die Energie, mich zu waschen, noch etwas zu essen. Einschlafen konnte ich auch nicht. Das Bett wimmelte von Ungeziefer aller Art. Als ich am nächsten Tag einmal das Essen probieren wollte, das aus einem gemeinsamen Topf ohne Teller gegessen wurde, mußte ich mich übergeben. So ging es fast jeden Tag und ich war auf trocken Brot, Tee und Käse angewiesen. Das gab es alles in genügender Menge.

So wurde mein Leben in diesen Tagen zur Hölle. Nur mit allergrößter Mühe konnte ich die Arbeit aushalten; der kleine Bucklige peinigte mich aufs Blut. Ich habe nie ergründen können, aus welchem Grunde. Mehr als einmal brach ich zusammen und mußte ein paar Minuten unterm Luftschacht ausruhen. Wenn ich mir nicht immer wieder gesagt hätte, du darfst nicht schlapp machen, sonst fällst du den Engländern in die Hände, hätte ich sicher nicht durchgehalten.

Die Engländerfrage wurde immer brennender. Ich hatte die Zeitrechnung etwas verloren und wußte nur, daß wir jeden Augenblick englisches Hoheitsgebiet erreichen konnten. Mir richtig auszurechnen, wie lange wir gefahren waren und wo wir sein mußten, dazu hatte ich nicht genug Kraft übrig. Wenn ich nicht vor den Feuerlöchern stand, lag ich meist in einer Art Halbschlaf oder

halben Betäubung auf meinem dreckigen Lager und „döste". Ab und zu schlich ich mich hinaus, um Tee zu trinken, und trocken Brot und Käse zu verschlingen. Davon vertilgte ich jeden Tag größere Mengen, denn das andere Essen konnte ich mir beim besten Willen nicht hinunterzwingen. Vor allen Dingen hatte ich im gemeinsamen Waschraum entdeckt, daß unter den Leuten ein paar mit schweren, abscheulichen Krankheiten behaftet waren. Mit denen mochte ich nicht aus einer Schüssel essen. Lieber hungern, als mir so eine scheußliche Krankheit zuziehen.

Endlich kam der große Moment, wo die Engländer an Bord kamen. Wir waren neun Tage gefahren, wie ich hinterher erfuhr, und ich kam an diesem Morgen eben von der Schicht, fiel halbtot auf mein Lager, als ich plötzlich merkte, wie die Erschütterung des Schiffes aufhörte. Wir standen still. So schnell es mir möglich war, ging ich zu dem Bullauge hin, das gerade eben noch über Wasser war. Dicht vor uns lag ein großer englischer Hilfskreuzer. Den Namen konnte ich ohne Augenglas nicht erkennen. Ich sah nur soviel, daß er drei Schornsteine hatte.

Ein angenehmes Gefühl war es nicht, ein kleines Boot mit englischen Offizieren sich nähern zu sehen. Mein Puls flog immer schneller. Eine große Schwäche überkam mich. Ich mußte mich festhalten, um nicht umzusinken. Ich legte mich wieder aufs Bett und wartete der Dinge, die da kommen sollten. Jetzt mußten sie den Dampfer erreicht haben. Jetzt mußten sie bereits an Bord sein. Bleiern schlichen die Minuten dahin. Jetzt ertönten Schritte auf der Eisentreppe, die zu uns herunterführte. Aha, jetzt geht's los! Aber nein, es war nur einer der Kameraden. Oh, wie sich die Viertelstunden dehnten wie eine Ewigkeit kamen sie mir vor. Das geringste Geräusch schreckte mich auf. An Schlaf war unter diesen Umständen nicht zu denken. Schließlich versuchte ich mir die Zeit dadurch zu vertreiben, daß ich das Ungeziefer zählte, das an den Wänden zu Seiten des Bettes und auf dem Brett über meinem Haupt herumlief. Bis zur Zahl 82 kam ich. Dann klassifizierte ich sie; zählte erst die großen und dann die kleinen und als ich die Summe zog, stimmte es nicht. Ich mußte wieder von vorn anfangen.

In dieser löblichen Beschäftigung wurde ich plötzlich unterbrochen. Jemand rief meinen Namen. Ich sprang hoch und eilte nach oben. Doch die Entscheidung fiel noch lange nicht. Es war Zeit zur neuen Schicht. Ich begriff nicht, was es bedeuten sollte, daß die Untersuchung nicht stattfand. Resigniert kletterte ich wieder in die „Hölle" hinunter und mechanisch verrichtete ich meine Arbeit. In dem düsteren Raume mit seiner unerträglichen Hitze war es mir heute grauenhafter als je. Wie schwarze Gespenster huschten die Gesellen herum. Wenn ab und zu die Feuerlöcher geöffnet wurden und der Flammenschein grell ihre Gestalten beleuchtete,

kamen sie mir wie Teufel vor. Der kleine Bucklige, mein Quälgeist, war heute besonders unbarmherzig und roh. Er tat jedenfalls sein Bestes, mich zur Verzweiflung zu bringen. „Es ist ganz gut, wenn Dich die Engländer runterholen," sagte ich mir wiederholt, „dann hat diese Schinderei wenigstens ein Ende. Schlimmer kann ein Gefangenenlager auch nicht sein." Ja, gegen Ende der Schicht, als ich mit den blasenüberzogenen, blutenden Händen die Schaufel kaum noch halten konnte, sagte ich mir direkt: „Gott sei Dank, es war das letzte Mal. In ein paar Stunden bist Du unterwegs nach einem Lager." So fertig war ich, daß ich das Spiel von vornherein verloren gab.

Und doch kam die alte Kampfeslust und der Lebensmut mit dem Augenblick wieder, als ich zur Untersuchung durch die Engländer nach oben gerufen wurde. Das war volle vierundzwanzig Stunden nachdem die Engländer an Bord gekommen waren. Sie hatten unseren Dampfer nach Kirkwall, Orkney-Islands gesteuert und ich mußte erst noch einmal acht qualvolle Ruhestunden und eine vierstündige Schicht überleben, ehe ich dem Schicksal ins Auge schauen sollte. Freitag, den 19. August 1915 um 9 Uhr morgens kam der Befehl:

„Alles antreten auf Deck zur Untersuchung durch die Engländer."

Wie sich diese Untersuchung dann gestaltete und was ich weiter auf der Reise nach Bagdad erlebte, habe ich ausführlich in dem im Verlag von August Scherl erschienenen Buche: „Vom goldenen Tor zum goldenen Horn und nach Bagdad" geschildert.



Im Koffer über den Ozean.

Von Max Röver, damals Ingenieur; von New York in die englische Gefangenschaft.

Heute, bei kühlem Blut, erscheinen auch mir die Ereignisse meiner abenteuerlichen Fahrt über das Weltmeer fast wie ein Märchen. Aber so unwahrscheinlich es klingen mag, es gibt auch heutzutage noch Märchen. Das kann so mancher bezeugen, der auf der anderen Seite des großen Teichs vom Kriegsausbruch überrascht wurde. Die Zauberkraft, die in diesem modernen Märchen anstelle der Feen und Elfen auftritt, heißt die Liebe zum Vaterland, die Sehnsucht nach der Heimat, der heiße Wunsch, wieder deutsche Worte unter Deutschen zu vernehmen. Es ist jenes unwiderstehliche Zusammengehörigkeitsgefühl in der Stunde der Gefahr, das nirgends Ruhe läßt, sondern mit der unbezähmbaren Macht des bösen Gewissens so lange quält und martert, bis die Erfüllung erzwungen ist oder bis Tod oder Gefangenschaft ein Ziel setzen.

Bei Kriegsausbruch bewohnte ich ein einsames, von blühenden Bäumen umgebenes Häuschen bei Tokio in Japan, wo ich erst vor einem Vierteljahr nach schneller Reise durch Sibirien eingetroffen war. Ich hatte beabsichtigt, mehrere Jahre als Ingenieur für eine deutsche Firma zu arbeiten und meine Frau erst nach einiger Zeit nachkommen zu lassen, sobald die Auflösung des Haushaltes in der Heimat durchgeführt war.

Der Krieg durchkreuzte alle Pläne. Wohl wurde ich nicht interniert, aber die Abschließung der wenigen zurückbleibenden Deutschen wurde von Tag zu Tag strenger. Erst nach langen Monaten gelang es, Nachrichten über neutrale Länder durchzuschmuggeln. Meine ständige Unruhe fern der Heimat und die trostlosen Verhältnisse in Feindesland beschleunigten meinen Entschluß, meine geschäftlichen Aufgaben schnell zu Ende zu führen. Mir schwebte dabei der Plan vor, mich irgendwie über die Vereinigten Staaten nach Deutschland durchzuschlagen. Wie ich durchkommen sollte, war mir selbst ein Rätsel; der Wille mußte den Weg zeigen.

Nach zwölf langen, Nerven aufreibenden Monaten auf japanischem Boden gelang es mir endlich, mich für einige Stunden der wohlwollenden Fürsorge der japanischen Polizeibehörde zu entziehen und an Bord eines amerikanischen Dampfers zu steigen, der unmittelbar nach Betreten des Schiffes die Anker lichtete. Während der Überfahrt nahmen wir mit fieberhafter Aufregung die drahtlosen Berichte über den Vormarsch der deutschen Truppen

in Rußland auf und waren in größter Sorge, daß wir nicht mehr rechtzeitig nach Deutschland kommen könnten, um noch mitzuhelfen.

In San Francisco warnten mich die deutschen Kreise vor jeder Weiterreise, da von New York aus keine Weiterfahrt möglich sein würde. Ich hätte unter den freundlichen Leuten recht gute Stellungen bekommen können, aber die Unrast trieb mich weiter. Nach langer Fahrt erreichte ich im September New York. Unter einer Deckadresse hatte ich mir dorthin Nachricht von meinen Angehörigen erbeten; ich hoffte, nachdem ich soweit gekommen war, fest auf ein weiteres Gelingen. Hierin sollte ich mich aber bitter getäuscht haben. Wenn es auch anfangs einigen Kameraden geglückt war, auf diese oder jene Weise durchzukommen, so waren doch die Schiffslinien durch die scharfe Kontrolle der Engländer jetzt weit vorsichtiger geworden. Viel Unheil hatten auch die Berichte und Bücher glücklicher Flüchtlinge gebracht, die nichts Eiligeres zu tun hatten, als haargenau den Weg zum Gelingen ihres Planes zu erzählen, und dadurch Hunderten von Auslandsdeutschen das Tor der Heimat verschlossen. Ich mußte somit einen Plan nach dem anderen verwerfen und wurde dadurch immer entmutigter, denn jeder weitere Tag, den ich meinem bedrängten Vaterland fernblieb, schien mir unwiederbringlich verloren. Vergeblich versuchte ich, mir durch Dienste als Ingenieur meinen Lebensunterhalt zu erwerben. New York war schon damals durch die geschickte Hetze so „hunnenfeindlich", daß es mir nicht gelang eine Stellung zu finden.

Ein gänzlich unvorhergesehenes Ereignis nahm mir dann vollends den Rest meiner Ruhe. Meine Briefe nach der Heimat, in denkbar schlechtester Stimmung geschrieben, hatten meine Frau veranlaßt, auf neutralem Dampfer über Dänemark nach New York zu kommen. Mit ihr kam ein Stück leibhaftiger Heimat zu mir. Ich hörte endlich ausführliche und wahre Nachrichten vom Krieg. Sie schilderte mir die Begeisterung bei Kriegsausbruch, unsere großen Erfolge und Siege, die Taten meiner Freunde im Feld. Alles, was ich bis dahin gelesen hatte, waren ja nur Stimmen aus Feindesland gewesen.

Andererseits bedeutete das Eintreffen meiner Frau für mich insofern eine Enttäuschung, als ich mich nun doppelt gehindert glaubte, meine schwierige Absicht durchzuführen. Ich habe zwar Hoffnung gehabt, durch gute Verbindungen, die ich angeknüpft hatte, als Kohlentrimmer die Überreise anzutreten. Dieser Plan zerschlug sich aber wieder, da der Paß, den ich mir teuer genug erkauft hatte, auf einen von der Polizei gesuchten Namen lautete und mir ernste Ungelegenheiten hätte bringen können.

So wurde meine Unruhe mehr und mehr gesteigert. Ich konnte an nichts anderes mehr denken und machte auch allen anderen das Leben zur Qual. Alle neuen Versuche, mein Ziel zu erreichen, schlugen fehl.



Herbert Kettner



Max Röver



Karl Schomberg



Wilhelm Schomberg



Bruno Bettaque

Da, als ich eines Tages wieder völlig verzweifelt war, sagte meine Frau: „Ich kann Dich doch nicht in einen Koffer packen!" Dieser Ausspruch setzte sich unwillkürlich in meinen Gedanken fest, und ich fing an zu überlegen, ob nicht eine Möglichkeit zur Ausführung gegeben war. Ich ließ mir kurz entschlossen einen Koffer anfertigen, den ich mit einer nach innen zu öffnenden Luftklappe versah. Nach außen bildete diese Klappe das Namensschild. Ich versuchte, ob ich in zusammengekauerter Lage darin liegen konnte, und übte so täglich, wie lange ich es in dieser Stellung aushalten könnte. Dieser Plan wurde also zur Wirklichkeit.

Endlich schien der Augenblick zur Ausführung gekommen. Ich ging zur Geschäftsstelle der dänischen Dampferlinie und belegte für meine Frau auf dem Dampfer „Frederik VIII", mit dem sie nach New York gekommen war, Überfahrt. Ich bezahlte beide Betten, um meiner Frau den Aufenthalt in der Kabine allein zu sichern. Ich begründete dies damit, daß meine Frau leidend sei und niemand um sich haben wollte.

So kam nun endlich der Tag unserer Abreise. Die Spannung war aufs höchste gestiegen und ich sah mich schon im Geiste deutschen Boden betreten. Das Schwerste war nun noch, an Bord zu kommen, denn ich hatte zu meinem größten Schrecken gesehen, daß es selbst Angehörigen nicht gestattet war, ihre Lieben bis auf die Dampfer zu begleiten. Jetzt hieß es also von neuem etwas ausdenken, was mir das Betreten des Schiffes ermöglichte. Meine Frau kaufte sich also durch reichliches Trinkgeld und Vorschützung ihres leidenden Zustandes die Erlaubnis des Oberstewards, daß ich sie in die Kabine geleiten dürfte. Dies gelang wirklich, der Steward ließ mich durchgehen unter der Bedingung, daß ich mich nur wenige Minuten an Bord aufhalten würde. Kaum hatten wir die Kabine betreten, in der sich unser großer Koffer bereits befand, so bezog ich mein Versteck. Meine Frau schloß ab, ging an Bord, winkte nach unten und täuschte dadurch den Steward, der sich erkundigte, ob ich schon das Schiff verlassen hätte. Die Komödie gelang. Kurz darauf setzte sich das Schiff in Bewegung, wir hatten unsere Seefahrt angetreten.

Hatte ich mit diesen ersten Schritten nun geglaubt, schon viel erreicht zu haben, so waren jetzt neue Schwierigkeiten zu überwinden. Erstens meine Beköstigung, denn vierzehn bis sechzehn Tage sind lang. Wieder schützte meine Frau ihren leidenden Zustand vor und bat, ihre Speisen in der Kabine einnehmen zu dürfen, was auch zuerst gelang, am vierten Tage jedoch durch den Besuch des Schiffsarztes erschwert wurde. Dieser wollte zu meinem größten Kummer meiner Frau eine streng geregelte Ernährung und viel Aufenthalt auf Deck vorschreiben. Meine Frau mußte sich aber die dauernde Überwachung der Kabine sichern und stellte sich für die Zukunft bettlägerig.

Wir mochten etwa die Hälfte unserer Reise hinter uns haben,

als der Dampfer durch schweren Maschinenschaden für mehr als zwei Tage stillgelegt wurde. Für mich war das ein harter Schlag, denn ich hatte schon damit angefangen, Stunden abzustreichen und mußte nun gleich Tage zugeben.

Es folgten Tage der Qual, die ich meinem ärgsten Feind nicht wünschen möchte. Man stelle sich vor, wie lang unter solchen Verhältnissen eine einzige Stunde währen kann; ich aber hatte bei günstigster Fahrt 336 Stunden in meinem Versteck zu verleben. Mit meiner Frau verständigte ich mich nur schriftlich, um jedes Geräusch zu vermeiden. Durch die mangelhafte Ernährung kam ich täglich mehr von Kräften und war oft am Ende meiner Widerstandskraft angelangt. Die Aufgabe, die ich mir gestellt hatte, war erheblich schwerer, als ich gedacht hatte.

Am zwölften Tage unserer Reise, als wir etwa in der Höhe Englands waren, stoppte plötzlich der Dampfer für kurze Zeit Durch die Stewardeß erfuhr meine Frau, daß von einem Patrouillenboote englische Offiziere an Bord gekommen waren, um den Dampfer zur Durchsuchung nach Kirkwall zu bringen. Mein Herz klopfte, als ich unseren ärgsten Feind so ganz in meiner Nähe wußte. Und nicht genug damit, wurde meiner Frau noch mitgeteilt, daß selbst alles Handgepäck in den Kabinen untersucht werden würde.

Wenn alles hinter uns liegende schwer war, so schien uns dieser neue Schicksalsschlag unüberwindlich und alles Grübeln hin und her wollte uns keinen Ausweg zeigen. Wir glaubten schon an Verrat oder irgendeinen Verdacht uns gegenüber, und so hieß es jetzt, alles auf eine Karte setzen. Ich mußte mein Versteck verlassen. Ich bat meine Frau, sich nach einer leeren Kabine an Bord umzusehen, welche ich als neues Versteck benutzen wollte, um nach Schluß der Untersuchung in der nächsten Nacht wieder in meinen Koffer zurückzukehren.

In der Nacht vor unserer Ankunft im englischen Hafen, als alles an Bord ruhig geworden war, versuchte ich mit einem Sperrhaken, den ich mir aus einer Sprungfeder unseres Kabinen-Sophas gemacht hatte, die Tür einer verschlossenen Kabine zu öffnen. Dies gelang mir und nach kurzer Zeit fand ich mich in dem dunklen Raume soweit zurecht, daß ich es mir auf dem Sopha bequem machen konnte. Ein wenig Zucker sollte für die nächsten 24 Stunden meine Nahrung sein.

Dieser furchtbare Tag, der kein Ende nehmen wollte und mich in einen unbeschreiblichen Zustand versetzte, wird mir in meinem Leben unvergeßlich bleiben. Nur die Hoffnung, daß mich noch wenige Tage von meinem geliebten Vaterlande trennten, gab mir weiteren Mut. Die Engländer hatten das Schiff bereits verlassen, es war abends 5 Uhr und um 6 Uhr sollten wir weiterfahren. Da in dieser letzten Stunde verlangte eine Reisende eine wollene Decke, die der Steward einer unbesetzten Kabine entnehmen will.

An die meinige schlossen sich noch drei weitere leere Kabinen, aber die Wahl des Stewards ist auf die von mir besetzte gefallen. Damit war mein Schicksal zu meinen Ungunsten entschieden und der Abschluß der Tragödie ist in wenigen Worten wiedergegeben.

Meine Kabinentür hatte ich von innen verstellt in der Hoffnung, daß wenn wirklich einmal ein Steward versuchen sollte die Kabine zu betreten, er sich dadurch abhalten lassen würde. Es kam aber anders. Der Steward mußte wohl irgend einen Verdacht geschöpft haben, er holte sich Kollegen zu Hilfe und den gemeinsamen Anstrengungen war die Tür nicht gewachsen. Ich war entdeckt.

Der Kapitän, der hätte schweigen können, denn die Engländer waren ja bereits von Bord, ließ die Kontrolle zurückrufen und kurze Zeit darauf stand ich meinen Feinden Auge in Auge gegenüber. Was nützte es mich, daß der englische Offizier, der wohl über die außergewöhnliche Art meiner Überfahrt erstaunt war, mich auf die Schulter klopfte und mir eine Zigarette anbot. Mein Traum nach der Heimat war ausgeträumt, meine Reise war beendet.

Von meiner Frau durfte ich noch Abschied nehmen und es wurden ihr keine Schwierigkeiten gemacht, ihre Reise fortzusetzen. Ich selbst wurde über verschiedene Zwischenstationen nach dem großen Gefangenenlager auf der Isle of Man gebracht, wo ich drei lange Jahre hinter dem Stacheldrahtzaun auf die Stunde der Erlösung warten mußte.

Beobachtungen des Schiffsarztes.

Folgendes ist über die Angelegenheit von dem Arzt des „Frederik VIII" an die Zeitung „Politiken" in Kopenhagen berichtet worden:

„Am Tage, nachdem der „Frederik VIII" New York verlassen hatte, bekam ich die Mitteilung, daß eine Reisende, eine deutsche Dame namens Frau Agnes Röver, krank sei und ärztliche Hilfe verlange. Ich begab mich in ihre Kabine und konstatierte, daß sie sehr stark nervenleidend war, im übrigen konnte ich keine Krankheit an ihr entdecken. Sie erzählte mir, ihr Zustand rühre daher, daß sie ihres Gatten wegen überaus besorgt sei, der in Japan eine Stellung als Ingenieur innegehabt habe und dort als Kriegsgefangener interniert gewesen sei. Ihr Gatte, fuhr sie fort, habe nur den einen glühenden Wunsch gehegt, nach Deutschland zu gelangen und für sein Vaterland zu kämpfen, und die Japaner hätten ihn auch entlassen, aber er habe in New York zurückbleiben müssen, weil er keinen Reisepaß erlangen konnte.

In den folgenden Tagen besuchte ich die Dame dreimal täglich und nahm wahr, daß ihre Nervosität andauernd wuchs, ohne daß ich mir über den Grund dazu klar werden konnte. An Appetit fehlte es ihr merkwürdigerweise nicht, sie ließ sich die Mahlzeiten in ihre Kajüte bringen und es kam nichts davon wieder zurück.

Zu meiner Verwunderung bemerkte ich, daß sie sich jeden Tag eine große Portion Butterbrot servieren ließ, was sie damit begründete, daß sie durch ihre Nervosität an Schlaflosigkeit leide, oftmals in der Nacht aufwache und jedesmal Hunger verspüre.

Als wir nun nach Kirkwall kamen, stellte sich die gewöhnliche Durchsuchung der Engländer ein. Die Papiere der Reisenden wurden untersucht und der Paß der deutschen Dame in bester Ordnung befunden; sie blieb daher von weiteren Belästigungen verschont. Am nächsten Morgen kam einer der Schiffsoffiziere zu mir und rief: „Wir haben einen blinden Passagier an Bord!" „Einen blinden Passagier?" fragte ich. „Ja," hieß es, „es ist der Gatte der deutschen Dame, Frau Röver, er war während der ganzen Reise in einem großen Koffer in ihrer Kabine versteckt. Wir fanden ihn heute morgen in einer leeren Kammer, wo er sich versteckt hielt, so lange die Untersuchung dauerte."

Ich folgte nun dem Offizier nach der Kajüte des 1. Offiziers und sah einen Mann, der ganz in sich zusammengesunken in der Sofaecke saß. Er richtete sich auf und wollte mir entgegenkommen, aber er schwankte und konnte sich nicht auf den Füßen halten. Es dauerte eine Weile, bis er sich gefaßt hatte und ich ihn fragen konnte und bekräftigt fand, daß er wirklich alle die vielen Tage, seitdem wir New York verlassen hatten, in dem Koffer seiner Gattin verborgen gewesen war. Dann kamen die britischen Offiziere und er wurde abgeführt. Es entspann sich eine herzzerreißende Szene, als Frau Röver von ihrem Gatten Abschied nahm, sie klammerte sich an ihn und wollte ihn nicht loslassen. Aber Röver hatte inzwischen seine Geistesgegenwart wieder erlangt. Ruhig und gefaßt nahm er Abschied von seiner Frau, tröstete sie, so gut er vermochte und schüttelte nur den Kopf, als sie ihm einige Geldscheine mitgeben wollte. Mit den Worten: „Grüße mir die Heimat, ich habe mein Bestes versucht!" riß er sich von der weinenden Frau los und sprang in das Boot, das ihn an Land brachte.

Die Überfahrt muß schrecklich für Röver gewesen sein. Der Koffer war bei weitem nicht groß genug, daß er ausgestreckt darin hätte liegen können und ich selbst bin Zeuge dafür, daß er den Koffer niemals über Tag verlassen hat, er hatte ja jeden Augenblick den Eintritt der Stewardeß oder mein Kommen zu befürchten. Man denke sich einen Mann, der zehn lange Tage in einem Koffer zubringt, nur um das Vergnügen zu haben, nach Hause zu gelangen und sich dann womöglich für sein Vaterland totschießen zu lassen. Es gibt vielleicht manchen, der glaubt, dieser Mann wäre nicht ganz richtig, aber es dürfte kaum Jemand geben, der in Abrede stellen möchte, daß Röver „ein ganzer Mann" ist. Wäre seine Entdeckung eine Stunde später erfolgt, so wäre er auch „ein freier Mann" gewesen und das hätte ich von ganzem Herzen gewünscht, denn er hat es wirklich verdient."

Durch den Höllenschlund.

Abenteuer des Matrosen Martin Kuß, erzählt vom Pastor Nelke in Montevideo.

„Am 17. Dezember gehts los mit der „Sierra Córdoba" vom Geschwader des Grafen Spee!" Mit diesen Worten betrat freudestrahlend der Matrose Wilhelm Kuß das Deutsche Männerheim in Montevideo, das in den ersten Kriegstagen gegründet worden war als Quartier für die zahlreichen Reservisten, die zu den Fahnen eilen wollten, aber dabei in der Hafenstadt auf unüberwindliche Schwierigkeiten stießen: sie hatten kein Geld, keine Unterkunft, keine Papiere, keine Fahrgelegenheit. Dafür aber hatten sie einen Mut und einen Unternehmungsgeist, der jetzt nicht mehr zu finden ist im deutschen Volk. Mit den einfachsten Mitteln richteten sich die Reservisten das Heim selbst her, biwakartig, soldatisch, ganz einfach aber romantisch. Um das offene Feuer saßen die Reservisten, rauchend, trinkend, erzählend von ihrem Soldatenleben und träumend vom Siegen oder Sterben. Ein Ulanen-Unteroffizier war kraft seines Dienstgrades der Kommandierende. Selbstverständlich, als ob es garnicht anders sein könnte, ordneten sich die anderen ihm unter. Jeder machte seine Klappe zurecht, ordnete und nähte an den Sachen, da für die Reise alle deutschen Erinnerungen aus ihnen verschwinden mußten und reihum ging der Stubendienst genau so wie einst in der Kaserne, nur eins fehlte den Leuten hier: der Feind.

Da kamen am 7. Dezember die ersten Helden an, die den Feind nicht nur gesehen, sondern sich mit ihm auch tapfer geschlagen hatten, bis ihr Schiff, der Hilfskreuzer „Cap Trafalgar" in den Fluten versunken war: die drei Matrosen des Kanonenbootes „Eber" Emil Riemer, Anton Eichhorn und Wilhelm Kuß.

„Na, das war eine Freude, sage ich Euch, als wir vom Afuha kommend auf hoher See unter dem Äquator den Hilfskreuzer „Cap Trafalgar" trafen. Schnell wurden die Kanonen von unserem kleinen Kahn abmontiert und auf dem großen prächtigen Dampfer aufgestellt, auf dem soeben Prinz Heinrich aus Argentinien nach Deutschland zurückgekehrt war. Die gedienten Matrosen kamen alle auf „Cap Trafalgar", während die ungedienten und nicht kriegsfähigen Mannschaften auf dem nun entmannten „Eber" sich nach einem neutralen Hafen durchschlagen sollten. Bald darauf kamen wir ins Gefecht mit einem großen englischen Hilfskreuzer,

Wir hatten uns gegenseitig nichts geschenkt. Leider hatten wir zu kleine Geschütze und zogen daher den kürzeren; aber der Engländer hatte auch genug; er brannte lichterloh. Wir konnten uns daher auf unseren Begleitdampfer „Woermann" retten und schlugen uns auf Kriegspfaden nach Buenos-Aires durch. Auf Verlangen des englischen Gesandten wurden wir auf der Insel Martin Garcia als Kriegsgefangene interniert. Das war sehr traurig für uns, denn wir dachten, die Sache sollte erst anfangen und siehe, sie war schon zu Ende.

Wir drei beschlossen daher zu entfliehen. Verlockend lag die grüne uruguayische Küste vor uns, von unserer Insel getrennt durch einen breiten und gefährlichen Meeresarm, den die Schiffer „bahia del infierno" nennen, was so viel bedeutet wie „Höllenschlund". Der Name machte uns aber nicht bange; denn wir waren gute Schwimmer. Wir verlöteten unsere Sachen in Petroleumbüchsen, schlichen uns bei Nacht aus dem Lager, entkleideten uns im Ufergebüsch und hinein ging es in den Höllenschlund, schwimmend die Kleiderkähne hinter uns herschleppend. Wir schwammen die ganze Nacht nebeneinander, der Morgenwind kam auf, die Lastkähne wurden immer schwerer, wir mußten sie im Stich lassen. Manchmal glaubten wir, wir kämen nicht mehr an das rettende Ufer, es zog uns mit Macht hinab in den Höllenschlund. Manchmal wollten wir Kehrt machen, aber — die Schande, die Blamage, die Strafe — nein, wir müssen hinüber.

Endlich — endlich landeten wir auf uruguayischem Boden, gerettet, aber todmüde und ganz nackt und bloß wie die unschuldigen Kinder im Paradiese. Mitfühlend deckten uns die dichten Gebüsche am Ufer, neugierig schauten und blökten uns die Schafe an, die grade alle ihre Lämmer hatten. Wir wollten die jungen Schafe greifen, sie schlachten und essen und mit dem Fell uns nach Robinsonart bekleiden. Aber abgesehen davon, daß wir Mitleid hatten, den Müttern ihre Kinder fortzunehmen, hatten wir doch kein Messer, kein Feuer. Das war in den Büchsen fortgeschwommen. Fische konnten wir auch nicht mit den Händen greifen und dabei hatten wir einen ganz entsetzlichen Hunger. Da sahen wir auf dem Fluß einige Früchte schwimmen, unreife Pfirsiche, die schmeckten uns großartig. Den ganzen Tag blieben wir an dem sandigen Ufer. Es war auch ganz schön an der geschützten Stelle, die wir Urmenschen uns als Wohnung herrichteten. Wir fühlten uns auch ganz frei und glücklich; denn die ersten Dezembertage waren überaus warm, so wie in Afrika, sodaß wir die Kleider garnicht vermißten, wenigstens nicht wegen ihrer wärmenden Eigenschaften. Aber mit unseren Glücksgefühlen kämpften doch je länger je mehr die Gefühle des Unbehagens. Wir konnten ja nicht immer hier bleiben, wir wollten ja auf das Geschwader des Grafen Spee, aber — wie!

Gegen Mittag des nächsten Tages kamen zwei Reiter zum Baden. Sie hatten uns nicht bemerkt, aber wir hatten sie genau beobachtet, und darauf unseren weiteren Fluchtplan ausgedehnt für den Fall, daß sie am nächsten Tage wiederkehren sollten. Und richtig sie kamen wieder. Während sie badeten, wollten wir ihnen die Sachen fortnehmen, uns ins Dickicht verstecken, die Sachen uns gegenseitig verpassen und nachts weiter wandern. Schon freuten wir uns in Gedanken an unsere Rückkehr ins menschliche Leben und lachten, wenn wir uns ihre Verlegenheit vorstellten, wenn sie dafür in unserem Kostüm heimkehren mußten. Leider — oder besser zu unserem Glück scheuten die bei den Sachen wartenden Pferde vor uns und wieherten und wir waren entdeckt. Die Leute sprangen auf uns zu.

Aber sie lachten laut auf, als sie uns sahen. Wir fühlten uns nicht mehr so ganz ausgestoßen aus der menschlichen Gesellschaft, denn nun standen wir zu Fünf auf gleich tiefer Kulturstufe. Dementsprechend war auch unsere Sprache. Durch Zeichen, die sie wunderbar schnell verstanden, gaben wir uns als deutsche Matrosen und Ausreißer von Martin Garcia zu erkennen und da sie gutmütige Menschen waren und wir ihnen unseren Plan vom Sachenklaun wohlweislich nicht offenbarten, behandelten sie uns sehr freundlich, drehten uns Zigaretten, und gaben uns drei ihrer Hosen, d. h. einer von uns mußte sich mit einer Unterhose begnügen, während sie selbst, nur mit ihren Hemden bekleidet, sich auf ihre Rosse schwangen und neben uns heimritten. Die Frauensleute lachten nicht wenig über uns und unsere dürftige Takelage, aber auch sie waren sehr freundlich zu uns, gaben uns gut zu essen und Wein zu trinken und ließen uns auch in einer Hütte schlafen. Der Strom hatte uns beim Schwimmen weit abgetrieben und wir befanden uns auf dem Lande eines Engländers, dessen Angestellte unsere barmherzigen Samariter waren. Heimlich begleitete uns darum der eine von ihnen am nächsten Tage nach einer deutschen Farm, damit der Engländer uns nicht wieder festnehmen ließe. Auch hatte jeder von uns von den armen Leuten zu den Hosen noch ein Hemd erhalten und so kamen wir nach zweitägigem Marsch zu deutschen Landsleuten. Von ihnen wurden wir mit herzlicher Freundlichkeit gradezu überschüttet und konnten uns satt essen, trinken und rauchen. Frauen gab es dort garnicht, denn es war wie eine Art Schule oder Kasino. Die Landsleute waren alle riesig groß und dick und kräftig und wir so klein und schmächtig. Sie gaben uns gute Sachen, aber die Hosen reichten hinauf bis an die Achseln und die Jacken hingen hinunter bis in die Knie, die Ärmel mußten wir ein paar Mal umkrempeln, damit die Hände herauskamen und die Strohhüte mußten wir ausstopfen, damit wir sehen konnten. Wir waren sehr verlegen in den nicht passenden Kleidungsstücken

und hätten am liebsten die anderen alten Sachen behalten, in denen wir wie Gauchos aussahen; aber so weit reichte die Freundschaft des ersten Helfers doch nicht, daß er sie uns verehrte. Er packte sie vielmehr zusammen, band sie auf sein Pferd, schüttelte uns lachend die Hände und trabte davon.

Nach einem Aufenthalt von zwei Tagen auf der Farm des gastfreundlichen deutschen Doktors oder Professors, versehen mit einem reichlichen Zehrgeld und mit einer Empfehlung an den deutschen Pastor fuhren wir mit der Bahn nach Montevideo. Auf dem Bahnhof hielt uns ein Polizist an. Wir erschraken nicht wenig, aber als wir ihm den Brief zeigten, führte er uns zu dem Pastor. Der konnte sich des Lächelns nicht enthalten und sagte zu uns: „Ihr seid wohl furchtbar abgemagerte starke Männer oder Gernegroße", und verschaffte uns, nachdem er den Empfehlungsbrief gelesen und unsere Erzählung angehört hatte, am nächsten Tage passende, uns vertraute Matrosenkleidung. Wir meldeten uns beim deutschen Konsul und bei dem deutschen Dampfer-Agenten und baten beide Herren, daß sie uns mit der „Sierra Córdoba" mitfahren lassen möchten, um auf ein Kriegsschiff des Geschwaders zu kommen. Morgen geht es nun los."

So weit die Erzählung des Matrosen Wilhelm Kuß, die natürlich oft unterbrochen wurde durch allerlei Späße und Fragen der Zuhörer. Gesungen wurde dabei natürlich auch — Soldaten- und Matrosenlieder, Lieder vom Siegen und Sterben. Inzwischen war die Seeschlacht bei den Falkland-Inseln geschlagen. Die Nachrichten wurden immer bestimmter. Das Geschwader des Grafen Spee fand seinen ruhmreichen Untergang, auch von den Begleitschiffen hörte man nichts mehr. Auch sie sollen versenkt worden sein, unter ihnen auch die „Sierra Córdoba".

Wir kennen alle das Professor Bohrdt'sche Gemälde von der Schlacht bei den Falklands-Inseln „Der letzte Mann". Auf einer Planke hält sich ein Matrose mit der linken Hand fest und schwingt mit der rechten Hand drohend die deutsche Kriegsflagge nach dem davonfahrenden Feind. Und wir kennen alle das Seemannslied, in dessen dritter Strophe es heißt: „Ho he" ruft er : „Was schadet's mir! Ich sterb' den Ehrentod, für Seemanns heiliges Panier, die Flagge schwarz-weiß-rot."

So oft ich das Bild sehe und das Lied höre muß ich immer denken an diese drei Matrosen von der „Sierra Córdoba". Im Tagebuch des Männerheims machte ich hinter ihre Namen drei Kreuze, gestorben den Seemannstod fürs Vaterland Dezember 1914

Weihnachten 1915 naht. Im großen Hofe des Deutschen Männerheims hinter der deutschen Kirche sind die Heimbewohner damit beschäftigt, den Platz festlich herzurichten zu einer Weihnachtsfeier für die Seeleute der hier zurückgehaltenen acht deutschen Dampfer und der im Heim wohnenden Reservisten, die auf eine

Fahr- oder Verstau-Gelegenheit lauern. Da kommt ein neuer Gast hinzu. Bei dem beständigen Wechsel der Heimbewohner kennt ihn niemand; aber er kennt sich hier gut aus. Es ist der Matrose Wilhelm Kuß, unser Erzähler vom vorigen Jahr, hinter dessen Namen ich bereits ein Kreuz gemacht hatte. Der Totgeglaubte war natürlich der Held des Tages. Sein Weihnachtsgeschenk war das allerbeste, eine vollständig neue Einkleidung; denn er war ganz abgerissen von der langen Wanderung. Die Frau Pastor setzte ihm noch ganz besondere weihnachtliche Speisen vor, denn die Strapazen der langen Fußtour hatten ihn arg mitgenommen. Des Abends saßen die Reservisten wieder beieinander, nicht mehr um das offene Feuer des einstigen Notquartiers, sondern in dem inzwischen schön hergerichteten Heimgarten. Kuß war wieder der Erzähler und Mittelpunkt des allgemeinen Interesses.

„Als wir mit der „Sierra Córdoba" vor einem Jahre hier abfuhren, da ging überall das Gerücht, daß deutsche Kriegsschiffe vor der La Plata-Mündung kreuzten, denn der Hafen lag voll von feindlichen Schiffen, die nicht ausfahren wollten. Man erzählte wohl auch, daß das deutsche Geschwader unter dem Kommando des Grafen Spee vernichtet worden sei; aber wir glaubten dem Bericht nicht. Wozu würde auch sonst der Dampfer, der mit Proviant vollgepfropft war, ausfahren?!

Kaum hatten wir den Hafen verlassen, da begann eine kriegsmäßige Fahrt, wie wir sie schon vom „Eber" und der „Cap Trafalgar" her kannten. Wir fuhren immer weiter nach dem Süden, und es wurde schon tüchtig kalt. Bald bekamen wir auch drahtlose Verbindung mit deutschen Schiffen. Also es sind doch noch deutsche Dampfer auf dem Meere, trotzdem sich die Engländer in Montevideo gerühmt hatten, daß nunmehr die deutsche Flagge von der See vollkommen verschwunden sei. Und richtig trafen wir auch bald den Kreuzer „Dresden", der die Seeschlacht bei den Falklands-Inseln mitgemacht hatte. Weil der Kampf des kleinen Kreuzers gegen die zwei wuchtigen Panzerkreuzer „Invencible" und „Inflexible", die noch sieben größere Kreuzer bei sich hatten, gänzlich aussichtslos war, so hatte sich der Kreuzer „Dresden" auf Befehl des Geschwader-Kommandanten und kraft seiner guten Maschinen aus dem Staube gemacht. Aber die englische Meute war hinter der „Dresden" und jetzt auch hinter der „Sierra Córdoba" und hinter der „Turpin" her. Wir Ebermatrosen kamen auf die „Dresden"; ich wurde Oberheizer. In den Kanälen des einsamen und eisigen Feuerlandes hielten sich nun die Schiffe versteckt. Dort wurde der Proviant übergenommen und die Seeleute erholten sich von den Anstrengungen der Seeschlacht. Auch wurde alles wieder zum Gefecht klar gemacht, um mit frischen Kräften den Kreuzerkrieg wieder aufzunehmen. Ein

deutscher Herr aus Punta Arenas, der das Feuerland ganz genau kannte, war an Bord der „Dresden" und machte dort den Lotsen. Es waren sehr schöne Tage, die wir dort in der Einsamkeit verlebten. Nachdem wir uns erholt hatten, gingen wir wieder an die Arbeit. Wir kaperten noch einen Segler mit Kohlen, aber schon merkten auch wir Heizer, daß es mit unseren Maschinen faul stand. Wir gingen deshalb an der chilenischen Küste bei der Insel Mas à tierra vor Anker. Leider spürten uns dort die verfluchten Engländer bald auf. Die drei Kreuzer „Kent", „Glasgow" und „Orama", die alle größer waren als unser Kreuzer, schossen ihn, der havariert ruhig und still dalag, einfach in den Grund, die chilenischen Hoheitsrechte mißachtend. Wir hatten acht Tote und 30 Verwundete infolge der englischen Schießerei. Die Toten bestatteten wir an Ort und Stelle in der Fremde. Unser Kommandant hielt eine ergreifende Ansprache. Darauf gingen wir mit dem chilenischen Kriegsschiff „Esmeralda" nach Ouisiguina ins Gefangenenlager.

Natürlich dachte ich sofort wieder ans Auskneifen. Ich hatte ja schon Praxis darin. Darum kam ich von dort auch viel besser und schneller fort als von Martin Garcia. Die Chilenen waren überall freundlich zu mir. In einer deutschen Kolonie lernte ich auch eine deutsche Kolonisten-Tochter kennen, die mich heiraten wollte; aber die Lust nach Kriegsabenteuern war stärker in mir als die Liebe. Zu Fuß wanderte ich über die hohe Cordillere nach Mendoza und von dort immer weiter durch die endlose Pampa bis nach Buenos Aires, und jetzt bin ich wieder in Montevideo. Hier will ich mit Euch noch Weihnachten feiern und dann habe ich schon meinen weiteren Plan —."

Alle lauschten auf: denn sie schmiedeten ja alle Pläne, um zu ihren Fahnen zu gelangen, die verwegensten und wunderlichsten Pläne. Aber Kuß sagte niemand etwas von dem, was er vorhatte. Mir verriet er indessen einmal seinen Plan: Ich mustere als „Neutraler" auf einem spanischen Dampfer an, und fahre auf ihm — solange hin und her, bis einmal ein deutsches U-Boot uns anhält. Dann springe ich einfach ins Wasser und schwimme zum U-Boot hinüber. Dort werden sie mich doch wohl aufnehmen, wenn ich ihnen erzähle, was ich alles versucht habe, um als U-Bootsmann fahren zu können.



Zwei Brüder.

Von Karl Schomberg in Kassel.

Die Brüder Wilhelm und Karl Schomberg aus Kassel befanden sich 1914, als die Nachricht vom Ausbruch des Krieges die ganze Erde durchzitterte, in Chile. Beide waren fest entschlossen, nicht müßig jenseits des Ozeans sitzen zu bleiben; sie suchten und fanden, von einander getrennt, ihren Weg zur deutschen Fahne, zur deutschen Kampffront. Erst im Dezember 1914 gelang es beiden, die Westküste Südamerikas zu verlassen, — im April 1915 trafen sie sich in ihrer Heimatstadt Kassel wieder, nachdem es jedem, auf seinem Wege, einzeln gelungen war, durch viele Gefahren hindurch und hart an der Gefangenschaft vorbei aus England wieder herauszukommen. Als Freiwillige gingen beide zur Front. Wilhelm, der ältere von beiden, fiel, 25jährig, im September 1918 bei Samach am See Genezareth in Palästina, auf einem Patrouillenritt als Leutnant in einer Feldartillerie-Abteilung. — Nach Wilhelms hinterlassenen Aufzeichnungen sei seine Kriegsüberfahrt in folgendem nacherzählt:

Wilhelm Schomberg.

Die Nachricht vom Kriegsausbruch brachte ihm ein indianischer Bote hinauf in den ewigen Schnee der Hoch-Cordillere, an der bolivianischen Grenze, wo er als Leiter einer großen Schwefelmine für eine amerikanisch-deutsche Gesellschaft tätig war. Sofort traf er seine Reisevorbereitungen. Seine Indianer fragten ihn mit Scheu: „In den Krieg, Herr?" — „Jawohl, in den Krieg! — vielleicht in den Tod!" — Drei Tage langer einsamer Ritt durch die gewaltigen, vereisten Berge und Felsen, hinab in die heiße Pampa an der Küste. Deutsche Reiterlieder im wildbewegten Herzen! Das Vaterland braucht uns und ruft uns zu den Fahnen! — da hieß es, die eigenen hohen Ziele, das eigene große Werk, das er sich mit eiserner Energie in der kulturlosen, wüsten Hochgebirgswelt der Cordillere, nur unter Eingeborenen lebend, erschaffen hatte, an den Nagel hängen, — heimwärts zog es ihn, zur geliebten Mutter, — in den Krieg für sein reines Deutschtum! Unten an der Küste, in Iquique, Meldung beim deutschen Konsul. Wie ein Faustschlag wirkte die Nachricht, daß auch England uns den Krieg erklärt hatte. Abgeschnitten von der Heimat! — Wilhelm wurde krank und mußte mit schwerem Tropenfieber ins Hospital. Wochenlang rang er mit dem Tode. Seine gute Natur siegte, er genas. Abgemagert zum Skelett kam er aus der Klinik. Quälende Sehnsucht nach der deutschen Heimat, wo so Gewaltiges vor sich ging, wo jeder einzelne nötig war, im Kampfe gegen die Überzahl der Feinde! Wie eine Gefangenschaft fühlte Wilhelm das

Festsitzen an der chilenischen Küste. In dieser Zeit schrieb er ein Gedicht in sein Tagebuch:

Der Brief aus der Heimat.

O, wie das schmerzt! Ich war nicht dabei
Als die erste Festung sie stürmten,
Als sie liefen durch den Hagel von Blei,
Als die Toten, die Wunden sich türmten.
Als sie alle sanken, die einst ich gekannt!
Kaum wird der Stolz mir zur Freude,
Daß sie es waren, die Lüttich berannt,
Weil ich sie alle beneide:
Die Toten, die von der Göttin des Siegs
Den schönsten Tod empfangen.
Wer weiß, welch klappernder Knochenmann
Einst kommt zu mir gegangen —!
Die Verwundeten auch, die kühlende Hand
Wird trösten und wird pflegen.
Denen, die bluten fürs Vaterland,
Werden die Schmerzen zum Segen.
— Nur ein paar sind da — sei stark, mein Herz —
Knaben, schlank aufgesprossen,
Von denen schrieb man mir, bebend vor Schmerz:
Für ewig zu Krüppeln geschossen!
Ob das ich ertrüge? Ich glaube es nicht,
Soll auch die Armen ich neiden?
Oder soll ich nur tun des Dankes Pflicht
Und lindern ihr ewiges Leiden?
Und mich freun, daß ich selbst verschonet blieb,
Daß kein Eisen mich streckte darnieder,
Daß ich kann hoffen aufs schönste Lieb,
Weil gerade und stark meine Glieder?! —
Ich habe es lange und wohl bedacht
Einsam beim Meeresrauschen:
Auch mit denen, die solches Opfer gebracht
Würde ich gerne tauschen!
Sie haben beim Sturm im geschlossenen Zug
Ein Nie-Geahntes empfunden,
Ein Hohes, das sie gen Himmel trug
Von irdischer Schwere entbunden.
Es ist kein Wahn, es ist kein Lug:
Sie waren Götter für Stunden,
Als todverachtend ihr Herze schlug,
Nie werden sie klagen der Wunden.
— Ich werde sie finden, glückverklärt,
Zu Hause nach schweren Tagen,
Gefeiert, geehrt, geliebt, begehrt — —
Nach mir wird niemand fragen! —

In Iquique gab es viele junge Deutsche. Allmählich verschwand dieser und jener und machte sich auf die Fahrt, aber von den meisten hörte man, daß sie von den Engländern abgefangen worden waren. Mit seinem jüngeren Bruder Karl, der weiter südlich an der Küste in Antofagasta lebte, stand Wilhelm in Brief-

wechsel. Die abenteurlichsten Pläne, wie man wohl nach Europa gelangen könnte, wurden erwogen. Alle Beziehungen zu einflußreichen Persönlichkeiten wurden ausgenutzt. Endlich gelang es Wilhelm sich geeignete Papiere zu verschaffen, mit denen er die Überfahrt wagen wollte. An Bruder Karl in Antofagasta wurde ein Abschiedsgruß gekabelt: „— — auf Wiedersehen drüben!" — Am 6. Dezember 1914 ging Wilhelm mit dem chilenischen Dampfer „Huasco" in See nach Balboa. Als Zwischendeckpassagier, um nicht erkannt zu werden, denn in der 1. Klasse der „Huasco" war er schon oft gereist und deshalb bekannt. Um das vorgenommene Ziel zu erreichen, galt es nun einmal, sich völlig zu verleugnen und alle Demütigungen auf sich zu nehmen. Gegen ein Trinkgeld überließ der Steward Wilhelm seine Koje, und gab ihm von dem übrig gebliebenen Essen der 1. Klasse. An Bord waren viele Engländer, Japaner, Russen, Italiener und Indianer. In Arica ging Wilhelm noch mal an Land um sich von lieben chilenischen Bekannten und deutschen Landsleuten zu verabschieden. Nordwärts ging es, an der peruanischen Küste entlang. In Lima wurden die Zwischendeckler von einem amerikanischen Arzt geimpft, damit sie in die Panama-Kanalzone hinein durften. — In der Bucht von Panama tauchte ein englischer Kreuzer auf, — die erste Gefahr —, aber als die „Huasco" die chilenische Flagge gehißt hatte, dampfte der Engländer wieder ab. — Noch einmal las Wilhelm am Heck sitzend alle seine Briefe von Mutter und Bruder durch, er durfte sie nicht länger mit sich führen, zerriß sie und gab sie den Wellen preis. Die vergangenen Jahre zogen an seinem Geist vorüber, sie waren eine Zeit einsamer, beharrlicher Arbeit gewesen, voll Entbehrungen und ungestillter Wünsche; doch auch eine Zeit stählenden Kampfes, der Reife und des Sieges! — — Balboa war erreicht. Langweilige Formalitäten bei den Behörden. Endlich durften die Reisenden weiter mit der Eisenbahn nach Colón, an den gewaltigen Anlagen des Panamakanals vorbei. In Colón hatten sich zu jener Zeit viele Deutsche aus allen Teilen Süd- und Mittelamerikas gesammelt, die alle vergebens nach einer Gelegenheit suchten, nach Europa zu gelangen. Aber Wilhelm hatte für Colón gute Empfehlungen bei sich, mit deren Hilfe er sich als „Chilene" einen Fahrschein für einen nach New Orleans bestimmten Dampfer besorgen konnte. Auf diesem Dampfer traf er zufällig mit einem deutschen Geologen zusammen, der im Auftrage der argentinischen Regierung zur Ausstellung nach San Franzisko reiste und der sich als ein guter Bekannter von Wilhelms in Argentinien lebenden deutschen Freunden herausstellte. Da gab es viel zu fragen und zu erzählen. — Nach fünftägiger Fahrt über die Caraibische See kam das Delta des Mississippi in Sicht. New Orleans. Verhör durch die Einwanderungsbehörden. Endlich war Wilhelm frei. Im Hafen suchte er vergebens nach irgend

einem Schiff für die Reise nach Europa. Dann also zunächst nach New York, von da wirds schon irgendwie weiter gehen! In Washington Reiseunterbrechung, es war grade der 24. Dezember, Weihnachten. Wilhelm sah sich die Stadt an. Am Capitol die Inschrift: „Friede auf Erden und den Menschen ein Wohlgefallen!" — wie schlecht paßten diese Worte für Weihnachten 1914! — Von Washington mit der Bahn weiter nach der Riesenstadt New York. Bescheidene Unterkunft in einem Wolkenkratzer. Weihnachtsabend! Die Gedanken gingen nach der Heimat, zur Mutter und zum Bruder, der irgendwo auf dem Wasser schwamm. — — Es hieß nun schleunigst eine Reisemöglichkeit nach Europa zu suchen. Mit seinen chilenischen Papieren kam Wilhelm nicht weiter, die Schiffsgesellschaften sagten ihm, er sähe doch zu deutsch aus und wollten ihm keinen Fahrschein verkaufen. Inzwischen waren Wilhelms Geldmittel zur Neige gegangen, er mußte sich kärglich durchschlagen. Nach fast zwei Wochen machte er endlich im Hafenviertel einen alten Juden ausfindig, der für gutes Geld die verschiedensten Reisepässe auf Lager hatte, je nach Belieben, welche Nationalität man anzunehmen wünschte. Wilhelm war schon dabei sich einen amerikanischen Paß zuzulegen und damit am 2. Januar abzufahren, doch entschloß er sich im letzten Augenblick, lieber den Paß eines Schweizer Heizers zu nehmen. Es war sein Glück. Er las am 2. Januar abends schon in der Zeitung, daß auf Befehl des Präsidenten Geheimpolizisten in einem Kutter das am 2. Januar abfahrende Schiff verfolgt hatten, im Fahren waren sie an Bord geklettert und hatten vier Deutsche, die mit amerikanischen Pässen reisten, heruntergeholt. Alles dies geschah auf Veranlassung der englischen Regierung. — — — Der gekaufte Paß des schweizerischen Heizers mußte aber erst durch einige sehr gewagte Fälschungen brauchbar gemacht werden. Ebenso mußten die Beamten der Schiffahrtsgesellschaft erst durch ein gehöriges Trinkgeld veranlaßt werden den Paß nicht zu genau anzusehen. Es war ein gewagtes Spiel, aber Wilhelm sah keinen anderen Ausweg. Am 6. Januar 1915 ging er an Bord des dänischen Dampfers „United States". Über diese Fahrt im Zwischendeck schreibt er selbst in seinen Tagebuchblättern:

„— — — ich trug alte zerrissene Stiefel und ein durchlöchertes Wams, Gesicht und Haare waren schmutzig und ich versuchte, die Reden und Manieren der Matrosen nachzumachen. Ich bekam eine Koje angewiesen, die noch ein Däne, ein ganz ekelhafter Kerl, mit mir teilte. Noch ließ sich kein Polizist sehen und ich sah mir deshalb nun mal die Leute, die das Zwischendeck füllten, an. Es war schwer, den Mut nicht zu verlieren. Die Mehrzahl waren Russen, die auf Staatskosten heimbefördert wurden, dazu kamen Polen, Finnen, Schweden, Norweger und Dänen. Das waren nun meine Fahrtgenossen! Es ging wüst her, die Russen betranken

sich beim Essen wie die Schweine. Ich wartete sehnsüchtig auf die Abfahrt, die dann am andern Morgen in aller Frühe erfolgte. Langsam glitten wir durch den dicken Nebel. Andauernd ertönte warnend und fragend die Dampfpfeife, stets beantwortet von allen Fahrzeugen in der Nähe. Allmählich wurde es etwas heller und aus dem Nebel tauchte Brooklyn, die geschäftige Handelsstadt mit ihren hohen Gebäuden auf, mir schien sie in der Morgensonne wie eine feierliche, glänzende Hochburg der Arbeit. Das Bild verschwand, dafür tauchte nun eine fackelhaltende Hand, ein Arm, ein Kopf, auf, eine weibliche Gestalt, das Standbild der Freiheit, das am Eingange des Hafens auf einer Insel steht. Der Sockel war noch in Nebel und Dunst gehüllt, so daß die Gestalt wie eine überirdische Erscheinung in der Luft erschien. Wir kamen nun ins Meer, der Lotse ging von Bord, Amerika entschwand meinen Blicken. Würde ich wohl jemals wieder den Fuß auf amerikanischen Boden setzen? Jetzt dachte ich nur an mein geliebtes Vaterland und ob ich es erreichen würde. — Draußen außerhalb der Dreimeilenzone lag ein englischer Kreuzer vor Anker, er schaukelte von einer Seite zur andern. Der Kreuzer hißte die Kriegsflagge. Ich machte mich auf eine Durchsuchung gefaßt, doch es geschah nichts. Die dänischen Musikanten auf unserem Schiff traten auf Deck an und bliesen, als wir am Kreuzer vorbeikamen, die Herren der Meere an mit ihrem Nationallied: „God save the king!"

Mein Kabinengenosse wurde seekrank. Unglaubliche Schmutzereien erlaubte sich der Kerl. Wohl war es schwer, den stolzen Nacken zu beugen und sich selbst zu verleugnen, aber es geschah, als größtes Opfer für die große Sache. Nordostwärts ging unsere Fahrt weiter, wir kamen an Long Island vorbei, nachts ging es über die Eisberggegend der „Neufundlandsbänke", es wurde ungemütlich kalt und stürmisch. Wieder einmal plagte mich die Seekrankheit. Es kam eine häßliche Zeit für mich. Um mein frisches Aussehen zu verlieren, blieb ich meist in der Koje unten in der entsetzlichen Luft, so daß ich bleich und trübäugig wurde. Ich wusch und rasierte mich nicht. In meinen zerrissenen Schuhen lief ich draußen im Schneewasser herum, was mir dann später für sechs Wochen Gelenkrheumatismus einbrachte. Meine gepflegten Hände ließ ich in der Kälte dick und rot werden und machte sie schwarz mit Maschinenöl und Rost. Die Reise war auch sonst sehr unangenehm. Ich mußte die unflätigsten Reden über Deutschland hören und mußte dazu schweigen. Mein Schlafgenosse sagte, er wünsche Deutschland das Schlimmste was geschehen könne, nach diesem Krieg dürfe es kein Deutschland mehr geben. Und anstatt ihm in die Zähne zu schlagen, rasierte ich ihm den Nacken, worauf er nämlich großen Wert legte. Man schien auf mich aufmerksam zu werden. Wenn ich an den Russen vorbeikam, folgten mir mißtrauische Blicke, auch Schweden und Dänen stellten mir nach mit

ihrem Argwohn, sie suchten mich auszuforschen und ich hatte Mühe, mich nicht in Widersprüche zu verwickeln. Die Russen hätten mich gern ins Wasser geworfen, die andern mich gern dänisch oder englisch verhaften lassen. Ich blieb äußerlich ruhig, sang und pfiff ihr Leib- und Magenlied mit, das die Musik täglich spielte: „It is a long way — —" Der einzige, mit dem eine gefahrlose Unterhaltung möglich, war ein polnischer Priesterschüler, der unglaublich weltfremd war, von Deutschland und seinem Kaiser aber wie von Hölle und Teufel sprach. „Die Deutschen sind sehr hart!" sagte er öfter.

Wir näherten uns nun England, der Tag der Untersuchung nahte. Für einige Photographien und Bücher, die mich verraten hätten, hatte ich mir schon ein gutes Versteck ausgesucht, und zwar unter dem Platze, den eine alte Russin täglich einzunehmen pflegte. Die kleine Narbe an meinem Kinn wurde sorgfältig unter dem Stoppelbarte hervorgekratzt, ich brauchte sie nötig. In der Nähe der Orkney-Inseln ereilte uns das Geschick, ein englischer Hilfskreuzer brachte uns auf und ließ uns nach Kirkwall laufen, wo schon eine ganze Anzahl nordischer Schiffe lagen, die sich alle die englische Durchsuchung gefallen ließen. Es war trübes Regenwetter. Eine Pinasse kam heran und zwei englische Offiziere kletterten die Strickleiter zu unserem Schiff herauf; sie gingen unter Deck, und bald wurden alle Fahrgäste zusammen getrommelt. Einzeln mußten wir dann an der Schreibstube vorbei, wo die Engländer uns besahen und verhörten. Ich sah sehr verwahrlost aus, zog meine Schiffermütze tief über die Ohren und so trat ich an, die Hände in den Hosentaschen, und den Rest eines Apfels kauend. Der Obersteward der 3. Klasse half den Engländern als Dolmetscher für Skandinavier. Er fragte mich auf schwedisch nach Namen und wohin ich wollte. Ich hatte ihn verstanden und antwortete auf englisch: „Nach Stockholm." „Wohin gilt Ihr Fahrschein?" Antwort: „Nach Kopenhagen." Schon winkte der eine Engländer, es wäre gut, denn er hielt mich für einen Schweden. Da fragte jedoch der Obersteward: „Sind Sie Schwede?" Einen Augenblick wußte ich nicht, was ich sagen sollte, sagte ich ja, so war vielleicht alles erledigt, doch es konnte vielleicht noch eine Frage kommen, die ich nicht verstanden hätte, dann war ich verloren. So tat ich verwundert und sagte: „Nein, ich bin Schweizer." Darauf sprangen alle drei Herren auf und der eine englische Offizier sprach gleich deutsch mit mir: „Da sind Sie ja wohl Deutscher, woher sind Sie denn?" Und in Schweizer Mundart, von der ich eigentlich keine Ahnung hatte, antwortete ich: „Aus Steinach." Nun wollte er meine Papiere sehen. Jawohl, ich hätte welche! Ich drängte mich durch die Menge, die auf dem schmalen Gang wartete, in meine Kabine und dann wieder zurück zu den Engländern. Die hatten gerade zwei Leute aus Persien vor, die unter dem Zeichen des Kreuzes eifrig versicherten, sie seien Christen.

Ich überreichte meinen Paß, einer gab ihn dem andern, und alle drei musterten mich scharf, während ich mit anscheinend großem Interesse die beiden Perser ansah. Nun mußte die Entscheidung fallen. Da fragte der eine Engländer plötzlich: „Wo ist denn die hier angegebene Narbe?" Und ich zeigte ihm mein Kinn mit der kleinen Narbe. Noch ein banger Augenblick verging, dann aber schien dem Engländer doch der in England ausgestellte Paß sicher und gut zu sein, er gab ihn mir zurück, ich war entlassen. Langsam ging ich weg. Die unbeschreibliche Freude in meinem Innern durfte sich nicht auf meinem Gesicht wiederspiegeln. Ich ging an Deck. Tief atmete ich die reine, kalte Seeluft ein, hier im dunkeln ließ ich meine falsche Haltung wie ein häßliches Gewand fallen und schaute froh und dankbar zum Nachthimmel auf. Der Wind zerriß die Wolken und enthüllte mir zum ersten Male nach drei Jahren wieder die Wahrzeichen des nördlichen Himmels, das Sternbild des großen Bären. — —"

Soweit Wilhelms Tagebuch. Er ist dann nach weiteren zwei Tagen froh in Norwegen gelandet und auf kürzestem Wege nach Stralsund gefahren. Stolz erklärte er nun wieder: „Ich bin Deutscher!" Über Berlin gings nach der Heimatstadt Kassel. Glückliches Wiedersehen mit der geliebten Mutter. Bange Sorge um den Bruder, der wohl noch auf dem Wasser war. Ob er wohl auch durchkommen würde? — — — oder ob er gefangen war?! — Wilhelm trat am Tage nach seiner Ankunft als Kriegsfreiwilliger ein und ging bald ins Feld zur Westfront. Später wurde er als Offizier nach der Türkei versetzt. Pflichtgetreu ertrug er hier noch ein Jahr lang die großen Entbehrungen und Strapazen der Palästinafront. Er fiel am 25. September 1918 auf einem Patrouillenritt am See Genezareth durch Brustschuß. — — — —

Als er noch in Südamerika war, 1914, hatte das flammende Kriegsgedicht Felix Dahns tiefen Eindruck auf ihn gemacht; er hat es abgeschrieben und bei sich getragen; seine ahnungsvollen Schlußverse lauten:

„— — — — — — — —
Dann siegt der Feind: Doch mit Entsetzen!
Und triumphieren soll er nicht!
Kämpft bis die letzte Fahn' in Fetzen,
Kämpft bis die letzte Klinge bricht!
Kämpft bis der letzte Streich geschlagen
Ins letzte deutsche Herzblut rot,
Und lachend wie der grimme Hagen
Springt in die Schwerter, in den Tod!
Wir fliegen auf in Kampfgewittern,
Der Heldentod ist unser Recht!
Die Erde soll im Kern erzittern
Wenn fällt ihr tapferstes Geschlecht.
Brach Etzels Haus in Glut zusammen.
Als er die Nibelungen zwang,
So soll Europa stehn in Flammen
Bei der Germanen Untergang!"

Karl Schomberg.

August 1914. Kriegsausbruch-Stimmung an der fernen Westküste Südamerikas, in dem bunten Völkergemisch des Salpeterhafens Antofagasta. Scharenweise kamen die Männer aus der Salpeterpampa herab in die Küstenstädte, Deutsche, Engländer, Franzosen und alle anderen. Allerwärts hörte man: „Jetzt muß jeder brave Mann kommen und seinem Vaterland helfen!" Fieberhafte Aufregung im deutschen Konsulat, das Tag und Nacht von einer großen Zahl dienstpflichtiger und kriegsbereiter Deutscher belagert war. Alte und junge, aber alle gleich begeistert und entschlossen. Tage qualvollen Wartens. Wohl lagen deutsche Schiffe fahrbereit im Hafen, aber die Aussichtslosigkeit unserer Heimbeförderung wuchs von Tag zu Tag. Die ersten Meldungen vom siegreichen deutschen Vormarsch, dazwischen die unglaublichsten feindlichen Lügenmeldungen. Englische Seesperre. Ein Durchkommen nach Deutschland unmöglich. Zerknirschung. Von einzelnen wagemutigen, die sich auf die Reise gemacht hatten, erfuhr man schlimmes: irgendwo saßen sie fest oder waren gefangen worden. Und trotzdem! — Es kamen die Tage der Seeschlacht von Coronel. Graf Spee. Alles was in Chile deutsch fühlte, jubelte.

Mein Bruder war inzwischen aus der Cordillere herabgekommen nach Iquique, ein paar Tagereisen von Antofagasta. Wir schrieben uns, kabelten uns, verständigten uns. Die deutsche Heimat umringt von Feinden, alle unsere Freunde an den Fronten kämpfend, alles was uns lieb war in Gefahr! Und wir sollten fernab müßig sitzen?! Nein! Rüber müssen wir auf jeden Fall, koste es was es wolle. Man war eben Soldat und gehörte dem Vaterlande. Auf Leben oder Tod, wir wagen die Überfahrt! Zusammen konnten wir nicht gehen, weil wir uns als Brüder zu ähnlich sahen. Jeder suche sich also einzeln seinen Weg und sehe zu, wie er durchkommt. Heil und Sieg und Lebewohl und — auf Wiedersehen drüben! —

Ich war bekannt in Antofagasta und wohnte mit Engländern zusammen, die mich scharf beobachteten, — es hieß also, vorsichtig zu Werke gehen. Halbe Tage lang lief ich am Strande und im Hafen umher und spähte nach irgend einer Reisemöglichkeit. Nächtelang trieb ich mich in den übelsten Hafenspelunken herum und suchte Fühlung mit dem Schiffsvolk aller Nationen. Enttäuschung, — Mißerfolge. Gefährliche Erlebnisse. Und immer stärker und quälender werdende Sehnsucht nach der Heimat. Deutsches Vaterland, wie fühlten wir in jenen Tagen, daß wir dir gehörten! Zähne zusammenbeißen und immer wieder mit Geduld nach anderen Möglichkeiten suchen. Es war nicht leicht.

In einem kleinen Hafenplatz, unweit Antofagasta, wußte ich einen norwegischen Segler, der Salpeter nach Kopenhagen bringen

sollte. Tagelang lag ich auf der Lauer. Ich hatte viele gute Beziehungen und ließ dem Kapitän des Segelschiffes einen Wink geben. In einer lichtscheuen Schifferkneipe wurde ich dann mit dem Kapitän, einem vierschrötigen, wortkargen Norweger, bekannt. Der Mann schien Verständnis für meine vorsichtig angedeuteten Wünsche zu haben, wenigstens nachdem ich ihm zu verstehen gegeben hatte, daß ich mich nicht lumpen lassen würde. Bald waren wir handelseinig. Der Kerl schröpfte mich ganz gehörig, alle meine Ersparnisse gingen drauf. Der „Captain" wußte wohl, wie es mit mir bestellt war, hütete sich aber, ebenso wie ich, das offen auszusprechen; dafür hatte er ja sein Schmiergeld. Ich behauptete frech, ich sei waschechter Chilene, und von Beruf Seemann. Meinen Namen allerdings konnte ich ihm noch nicht angeben, da ich ja noch nicht wußte, auf welchen Namen die Papiere, die ich mir noch beschaffen mußte, lauten würden. Ich setzte alles auf eine Karte. Frechheit und Wagemut waren Trumpf. Der Norweger nahm mich als Leichtmatrosen für seine Bark an und gab mir in seinem schroffen Kapitänstone seine Instruktionen, wie ich mich zu verhalten hätte. — Ganz heimlich und hastig traf ich nachts meine Reisevorbereitungen, nur mein treuer braver indianischer Bursche Juan, den ich in alles eingeweiht hatte, half mir dabei. — Abschied von den Freunden im deutschen Klub. Noch ein letzter Abend im kleinen Kreise lieber deutscher Bekannter. Chilenische Sommernacht, — eine Dame sang am Flügel deutsche Lieder, — vom Strande her rollte das Donnern der Brandung, — Heimat! — Krieg! In derselben Nacht verschwand ich in Matrosenverkleidung aus Antofagasta. All mein Hab und Gut mußte ich zurücklassen, nur ein paar Lumpen nahm ich in meiner „Seemannskiste" mit, — ich war ja jetzt der Leichtmatrose Henry P. Mein braver Juan, die treue Seele, heulte und schluchzte, als ich ihm Lebewohl sagte. Er wollte so gern mit, in den Krieg für Deutschland, wie er mir immer versicherte.

Auf der norwegischen Dreimastbark „Torry" empfing mich die Mannschaft mit neugierigen Blicken, ich glaube die Kerle merkten sofort, daß ich kein richtiger Matrose war. Ich erzählte allen, die mich nach woher und wohin fragten, eine lange erfundene Geschichte, und blieb stets dabei, daß ich ein harmloser Chilene sei, dem der Boden an der Westküste zu heiß geworden wäre und der deshalb zu Verwandten nach Dänemark wolle. Zu meinem Erstaunen sah ich, daß unter unseren zwölf Matrosen sieben richtige Deutsche waren, die der Kapitän von einem deutschen Segler übernommen hatte, und die auf gut Glück versuchen wollten, nach Deutschland durchzukommen. Die anderen waren Norweger, Schweden und Finnen, eine üble Gesellschaft. Ich war mir sofort klar, daß ich mich unter keinen Umständen den deutschen Landsleuten zu erkennen geben durfte. Außerdem sah ich zu meinem

Schrecken, daß sich in der Kapitänskajüte ein Passagier eingenistet hatte, in dem ich einen deutschen Herrn erkannte, der mir vom deutschen Klub in Antofagasta wohl bekannt war. Ich war froh, daß dieser mich in meiner zerlumpten Matrosenkleidung nicht erkannte. In der Dunkelheit schlich ich mich zu ihm und gab mich zu erkennen und fragte ihn, was er denn um Gotteswillen hier an Bord wolle. Natürlich wollte er auch mit der „Corry" rüber nach Europa in den Krieg, aber nicht, wie ich, als arbeitender Schiffsknecht, sondern als müßiger Passagier, dafür hatte er dem „Alten" doppelt soviel bezahlt als ich und außerdem hatte er nicht, wie ich, neutrale Papiere, sondern nur seine deutschen. Als ich sah, daß der andere sich über meine lumpige Seemannskleidung lustig machte, und meine dringenden Warnungen nicht hören wollte, verzichtete ich auf eine Verständigung mit ihm und wir gaben uns gegenseitig das Ehrenwort, uns an Bord nicht zu kennen und uns nicht zu verraten, wenn einer von uns gefangen werden sollte, und das war gut so, wie ich später sehen mußte.

Am 15. Dezember 1914 setzten wir Segel und gingen in See. Ich war an Bord der Leichtmatrose „Henry", hauste mit den anderen Matrosen und Schiffsjungen zusammen vorn im sogenannten „Mannschaftslogis". Eine bittere, harte Zeit begann für mich, ich hatte keine Ahnung von Segelschiffsarbeiten und mußte doch gleich tüchtig ran und meinen Mann stehen, denn ich hatte mich dem Kapitän verpflichtet, jede Matrosenarbeit zu leisten und mit schiffsjungenmäßiger Behandlung zufrieden zu sein. Arbeitszeug, Ölanzug, Südwester, Seestiefel usw. hatte ich mir schon an Land angeschafft. — Schon beim Ankerlichten rissen mir die schweren Hanftaue die Haut in Fetzen von den Händen. Die anderen lachten mich aus. Das erbärmliche rauhe Leben, welches wir Matrosen an Bord führten, erschien mir zuerst unerträglich, aber mit der Zeit gewöhnte ich mich daran und bald galt ich an Bord als ein ganz tüchtiger Matrose. Das Seemannsleben auf den Segelschiffen gilt mit Recht als einer der schwersten Berufe. Es war schlimmer als ich mir vorgestellt hatte, z. B. wenn in den kalten Gewässern um Kap Horn herum das Takelwerk vollständig vereist war und wir dann bei Sturm vom Steuermann in die höchsten Masten, etwa 50 Meter hoch, hinaufgejagt wurden, so daß uns beim Klettern die Hände an den Strickleitern anfroren. Oder wenn wir bei gefährlichem Sturm hoch oben auf den Rahen die Segel festmachen mußten, — jede geringste Erschlaffung oder Unvorsichtigkeit kann dabei das Leben kosten. Bei schwerem Unwetter wurde der am Steuer stehende Matrose mit Stricken festgebunden, damit er nicht durch die über Deck brechenden Wassermassen über Bord gespült wurde. Und doch liebt dich jeder, der dich wirklich kennt, gewaltiger Ozean! Dein Tosen und Wüten im schweren Sturm, deine endlose Weite, deine

köstliche reine Luft, die Farbenpracht deiner Sonnenuntergänge, deine zauberhaften Mondnächte, dein Meeresleuchten! — Schöne Stunden waren es auch, wenn wir bei gutem Wetter abends mit der Tabakspfeife zusammen saßen und unsere alten Seeleute von ihren Reisen und unmöglichen Abenteuern erzählten. Die Unterhaltung auf der „Torry" ging meistens in norwegischer oder englischer Sprache vor sich, nur die Deutschen unter sich sprachen deutsch, und unser alter Zimmermann machte sich einen Spaß daraus, mit mir, dem Chilenen, spanisch zu sprechen.

Am 12. Januar 1915 waren wir ungefähr auf der Höhe von Valparaiso, weitab von Land, als plötzlich am Horizont eine Rauchsäule sichtbar wurde. Es war ein großer Dampfer, der mit Volldampf auf uns zuhielt. Zunächst dachten wir, es wäre ein englisches Kriegsschiff, denn wir sahen deutlich eine Anzahl Kanonenrohre auf uns gerichtet, aber beim Näherkommen stellte es sich heraus, daß es der deutsche Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" war, der damals in den südamerikanischen Gewässern der deutschen Kriegsflagge große Ehren einbrachte. Sobald wir die norwegische Flagge gehißt hatten, schickte das deutsche Kriegsschiff ein bewaffnetes Anhaltungskommando in einem Ruderboot zu uns herüber, uns Deutschen klopfte natürlich das Herz vor Freude, als unsere blauen Jungens kriegsmäßig bewaffnet zu uns an Deck heraufgeklettert kamen, während unsere Skandinavier, die sämtlich ganz erboste Deutschenhasser waren, sich wütend und fluchend zurückzogen. Die deutschen Offiziere durchsuchten unsere Ladung und ließen sich vom Kapitän die Schiffspapiere zeigen. Von den Deutschen, die zu unserem Schiff gehörten, mußte ein jeder seine Personalien angeben und alles erzählen, was er über den Verlauf des Krieges bis dahin gehört hatte. Ich durfte mich auch bei dieser Gelegenheit nicht als Deutschen verraten, denn ich galt ja auf der „Torry" ein für alle mal als Chilene und mußte meine vorgenommene Rolle beharrlich durchspielen. Ich mußte sogar leugnen, daß ich deutsch verstand. Auf eine Lüge durfte es mir dabei nicht ankommen, und ich gab im stillen unserem Steuermann recht, der öfters die Worte gebrauchte: „Im Krieg und in der Liebe ist alles erlaubt!" Wäre der „Prinz Eitel-Friedrich" nicht selbst von Deutschland abgeschnitten gewesen, so hätte ich mich natürlich zu erkennen gegeben und hätte mich zu ihm an Bord nehmen lassen. Der Kommandant des „Prinz Eitel-Friedrich" schenkte uns noch einen frisch geschlachteten Hammel, und unser „Alter" rückte dafür als Gegengeschenk ein paar Flaschen Bier heraus. Mit einem „Hurra" auf die norwegische Flagge, das wir mit einem „Hurra" auf die deutsche Flagge erwiderten, stieß das Prisenboot des „Prinz Eitel-Friedrich" wieder von uns ab und wir durften unsern Kurs fortsetzen. — Um Kap Horn herum, das ja als die gefährlichste Gegend der Seeschiffahrt bekannt

ist, hatten wir, wie erwartet, sehr schweres Wetter. Zunächst hatten wir vierzehn Tage lang ungünstigen Wind und kamen überhaupt nicht vorwärts, bis uns dann plötzlich ein reißender Sturm packte und innerhalb zweier Tage durch die gefährlichsten Stellen hindurchriß. Unser Kapitän nahm es mit seinen nautischen Berechnungen anscheinend nicht sehr genau und auch bei den sehr gefürchteten Diego-Ramirez-Felsen hatte er sich um sechzig Seemeilen verrechnet, so daß wir bei Nacht und Nebel mit Windstärke 11 mitten zwischen den Felsen und Klippen hindurchsausten und nur wie durch ein Wunder glücklich wieder herauskamen. Bei hellem Wetter sieht man dort auf den Klippen zahlreiche Schiffstrümmer und Wracks hängen, ein grauenhafter, erschütternder Anblick. Die alten Seeleute wissen manche schlimme Geschichte von diesen gefürchteten Felsen zu erzählen. Der Sturm, der uns so schnell vorwärts gebracht hatte, wurde immer stärker und drohender. Unter unbeschreiblichen Mühen mußten wir Matrosen ein Segel nach dem andern festmachen, nur die starken Untermarssegel und das Großsegel blieben noch stehen. Der Sturm wurde zum Orkan und noch ehe wir die Sturmsegel festkriegen konnten, zerrissen diese mit lautem Krachen, so daß die Fetzen an den Rahen flatterten. In solchen Augenblicken brachen unsere skandinavischen Matrosen stets in ein lautes Gröhlen aus, aus bloßer Schadenfreude und um den Kapitän zu ärgern, der uns immer das Leben reichlich schwer machte und wütend auf die Mannschaft fluchte, wenn wir nicht rechtzeitig die Segel vor dem Zerreißen retten konnten. Der „Alte" stand dabei oben auf seiner sicheren Kommandobrücke und wir wurden unten an Deck, bis an den Leib im Wasser stehend, hin und her geworfen.

Bei den Falklandsinseln erwarteten wir, daß wir wohl englische Kriegsschiffe zu sehen bekommen würden, weil die Engländer dort eine Kohlenstation haben und auch kurz zuvor dort jene Seeschlacht stattgefunden hatte, bei der unser Graf Spee-Geschwader ein Opfer der englischen Übermacht wurde. Wir sahen jedoch weder Schiffe noch die Inseln selbst, obwohl wir, der Berechnung unseres Kapitäns nach, die Inseln sehen sollten. Wir segelten dann im Laufe einiger Wochen nordostwärts, um, wie es alle Segelschiffe tun, in den afrikanischen Gewässern den Südostpassat zu treffen. Der Südostpassat bringt die Segelschiffe bis zu ungefähr 10 Grad südlicher Breite; in der Äquatorzone herrscht dann meistens bei erdrückender Sonnenhitze so große Windstille, daß die Segelschiffe oft tage- und wochenlang auf derselben Stelle liegen und erst zwischen 5 und 10 Grad nördlicher Breite setzt dann der Nordostpassat ein, den die Segler zur Weiterfahrt nach Europa benutzen. Im Südatlantik sahen wir ungefähr sechs Wochen lang nichts als Himmel und Wasser. Das Leben an Bord wurde sehr eintönig und langweilig. Die Arbeitszeit auf den Segelschiffen

ist in Vierstunden-Wachen eingeteilt und es herrscht dabei militärische Strenge. Wenn bei gutem Wind keine Arbeit in den Segeln zu tun ist, wird die Zeit benutzt zum Großreinemachen und Anstreichen des Schiffes oder es wird allerlei altes Zeug hervorgekramt, das wieder gebrauchsfähig gemacht werden soll. Wichtige Arbeiten sind auch das beständige Rostklopfen, das Deckschrubben, das Teeren und Ölen und das Ausbessern des Tauwerks und der Segel. In den tropischen Meeren beschäftigten wir uns auch viel mit Fischfang und brachten dadurch etwas Abwechslung in unsere entsetzlich gleichförmige, kärgliche Nahrung. Schön waren die Tropennächte im Südatlantik, da lag ich oft schlaflos an Deck, — das ruhige Rauschen des Passatwindes in den Segeln klang mir wie das feierliche Rauschen in einem deutschen Eichenwalde. Sehnsucht nach der Heimat! Was mochte inzwischen in Europa geschehen sein! Es war ja Krieg! Qualvolle Ungewißheit! —

Die zwanzig Menschen, die wir an Bord waren, setzten sich folgendermaßen zusammen: der norwegische Kapitän, der sehr unbeliebt war, die beiden Steuerleute, Koch und Küchenjunge, der deutsche Passagier, wir zwölf Matrosen, der Segelmacher und unser alter Schiffszimmermann. Unser I. Steuermann war ein Russe, ehemaliger russischer Offizier, den Deutschen sehr wohlwollend gesinnt, er hat mir später auch in England aus der Klemme geholfen. Unsere skandinavischen Matrosen waren alle üble rohe Gesellen, die stets für Zank und Unfrieden sorgten. Messerstechereien waren an der Tagesordnung. Durch das schlechte Verhältnis zwischen den Leuten und durch schlechtes Wetter und viele Stürme und späterhin Nahrungs- und Wassermangel wurde die lange Reise zur wahren Qual und wir alle ersehnten den Tag, der uns von diesem Gespensterschiff erlösen sollte.

Allmählich verschwand am Sternenhimmel das Kreuz des Südens und die Sterne des großen Bären tauchten am nördlichen Nachthimmel auf. Nach einigen Wochen passierten wir die Azoreninseln und kamen in den Golfstrom. Das Wasser des Golfstromes erkennt man an den großen Mengen treibenden Seegrases, Golfgras genannt. Um diese Zeit begegnete uns zum ersten Male wieder ein Dampfer, es war ein englischer Handelsdampfer. Wir waren natürlich sehr gespannt, endlich zu erfahren, was in Europa inzwischen vorgegangen war, und baten den Dampfer durch Flaggensignale um Auskunft. Der Engländer kam dann auch etwas näher und signalisierte uns, daß wir nicht durch den Kanal fahren könnten, sondern nur nördlich um Schottland durch die Nordsee und warnte uns noch vor der Minengefahr. Im Golfstrom hatten wir öfters schwere Stürme, sogenannte Südwester, und je weiter wir nach Norden kamen, desto rauher und stärker wurde der Seegang und die über das Schiff stürzenden Wogen ließen uns Matrosen überhaupt nicht mehr trocken werden. Tagelang

kamen wir bei großer Kälte und Nässe nicht aus dem Ölzeug und Schlaf gab es fast überhaupt nicht mehr. Unsere Proviantvorräte waren längst besorgniserregend knapp geworden. Auch Trinkwasser hatten wir nicht genügend an Bord, so daß wir Matrosen weder zum Waschen noch zum Trinken mehr das notwendige kostbare Süßwasser bekamen. Wir wurden ziemlich weit nach Nordwesten abgetrieben und arbeiteten uns dann mit östlichem Kurs durch die Frühlingsstürme der Nordsee hindurch. Unser Kapitän hatte die Absicht, zwischen den englischen Orkney- und Shetlandsinseln hindurchzusegeln, um die norwegische Küste bei Bergen zu erreichen. Das gelang uns auch ünd wir waren bei gutem Wind nur noch eine Tagereise vom norwegischen Festland entfernt ohne bis dahin überhaupt ein englisches Kriegsschiff gesehen zu haben. Da, plötzlich, an diesem letzten Tage, es war der Ostersonnabend 1915, tauchte dicht vor uns ein englisches Kriegsschiff aus dem Nebel auf, gebot uns durch Flaggensignal zu stoppen und fragte nach unserem woher und wohin. Das von uns Deutschen so bang erwartete Verhängnis war also nun da! Es war sehr hoher Seegang und dem Engländer ganz unmöglich ein Boot zu uns herüber zu schicken. An Bord des englischen Kriegsschiffes war man sich anscheinend noch unschlüssig, was man mit uns anfangen sollte, als am Horizont ein Dampfer sichtbar wurde, es war ein aus New York kommender dänischer Tank-Dampfer. Ohne uns Bescheid zu geben, dampfte der Engländer von uns fort auf den Dampfer zu. Wir glaubten natürlich, wir wären gerettet und setzten wieder Segel, um den guten Wind zu einem schleunigen Ausreißen zu benutzen, als wir zu unserem Schrecken plötzlich den Engländer mitsamt dem andern Dampfer hinter uns her kommen sahen. Bald waren wir eingeholt und nachdem er zu unserer Einschüchterung einen blinden Kanonenschuß abgefeuert hatte, gab uns der Engländer Befehl, ihm zu folgen. So mußten wir und der dänische Dampfer drei Tage lang bei nördlichem Kurs im Kielwasser des Engländer bleiben. In der ersten Nacht versuchte der Tank-Dampfer zweimal zu entkommen, worauf dann der Engländer seine Lichter löschte und den Dampfer wieder einfing. Wir wußten natürlich in der Nacht nicht, was los war, als wir das Hecklicht des Engländers nicht mehr sahen, sonst hätten wir nämlich, während der Engländer den Dampfer heranholte, ebenso gern versucht, zu verschwinden. In einer Bucht der dänischen Far-Öer-Inseln, wo die See etwas ruhiger war, kamen dann die Engländer zu uns an Bord und durch unsere Skandinavier wurde ihnen sofort verraten, daß wir acht Deutsche an Bord hätten. Die englischen Offiziere entschieden, daß unser Schiff nach England müsse. Wir bekamen ein bewaffnetes Prisenkommando zu uns an Bord und mußten nach dem englischen Kriegshafen Kirkwall segeln. Nach fünf schrecklichen Tagen erreichten wir Kirkwall.

Als wir spätabends im Hafen zwischen vielen anderen Seglern und Kriegsschiffen Anker geworfen hatten, kamen die englischen Hafenbehörden zu uns an Bord und durchsuchten unser Schiff. Danach mußten wir Matrosen alle in der Kapitänskajüte vor den englischen Offizieren antreten und uns mit unseren Papieren ausweisen. Für unsere sieben deutschen Matrosen und den deutschen Passagier gab es keine Rettung mehr, sie ergaben sich in ihr Schicksal; die qualvolle, vier Monate lange Segelfahrt hatte alle gleichgültig und stumpf gemacht, sie sehnten sich nur noch nach Land, nach Essen, Trinken und Schlafen, und dachten kaum noch daran, daß Krieg war. Ich aber hatte mich für diesen entscheidenden Augenblick gut vorbereitet. In den Nächten, wenn ich einsam auf dem Ausguck oder am Steuer stand, hatte ich mir alles genau ausgedacht, wie ich mich im Falle einer Inquisition durch die Engländer verhalten wollte. Ich erschien in meinem schlechtesten Matrosenzeug, hatte mein Gesicht und mein Haar mit Kohlenstaub und Teer dunkel gefärbt und spielte gelangweilt ganz den harmlosen Neutralen. Ich wurde englisch gefragt, wer ich wäre, wo ich herkäme usw. und antwortete voller Überzeugung in echtem Seemannsenglisch: „Ich wäre Chilene." Man sah mich musternd von allen Seiten an, ich nahm die Pfeife aus dem Mund, spuckte einmal kräftig aus und benahm mich recht rüpelhaft, wie ich es von unseren norwegischen Matrosen mit Fleiß gelernt hatte, — natürlich nur, um die kritische Betrachtung meiner Person in andere Bahnen zu lenken. Daraufhin ließen sich die Offiziere von unserem Kapitän meine chilenischen Papiere zeigen. Mir wurde angst und bange, denn die Papiere paßten herzlich wenig auf mich, aber Gott sei Dank konnten die Engländer den spanischen Text auf den schmierigen Papieren nicht lesen. Unser Kapitän, der selbst fürchtete durch mich hineinzufallen, sagte, ja, ich wäre Chilene und käme von der Westküste. Für den Augenblick war ich gerettet und wurde beiseite geschoben. Später kam auch noch ein angeblicher Dolmetscher, der mich spanisch anredete, sich aber bald zurückzog, als er merkte, daß er sich mit weiteren Proben seiner zweifelhaften Redekunst im Spanischen nur lächerlich machen würde. Da ich immerhin mit einer Entlarvung und Gefangennahme rechnen mußte, hatte ich vorher meine deutschen Militärpapiere in einem Brief, an meine Mutter nach Kassel adressiert, gesteckt und hatte diesen Brief unserem Steuermann, dem Russen, gegeben, der auch durch sein verständnisvolles Lächeln zeigte, daß er im Bilde war. In meinem Rockfutter hatte ich fingierte Briefe versteckt, die die Engländer natürlich finden mußten und aus denen sie dann, während ich ganz entrüstet tat, grade das ersahen, was sie lesen sollten. Ich mußte mit aller List arbeiten, das gehörte zu meiner Rolle. Die englischen Offiziere kamen nicht auf den Gedanken, daß unter meiner Verkleidung ein deutscher

Soldat stecken könnte, denn daß ein Mensch, bloß um für sein Vaterland in den Krieg zu gehen, monatelang das armselige, harte Leben eines Segelschiffmatrosen auf sich nehmen könnte, war den Engländern doch wohl ein unmöglicher Begriff. Anscheinend gleichgültig — und doch innerlich so bewegt — stand ich dabei, als die anderen Deutschen abgeführt wurden, prächtige Kerls waren unter ihnen, mit denen ich gut Freund geworden war, — nun winkte ihnen das Gefangenenlager. Einem von ihnen hatte ich mich zuletzt noch entdeckt und hatte mir heimlich die Heimatadresse der acht Deutschen geben lassen. In den nächsten Tagen hatte ich noch sehr Augen und Ohren offen zu halten, um die immer wieder gegen mich laut werdenden Verdächtigungen zu unterdrücken. Es gab böse Zungen an Bord unter den Skandinaviern. Am leichtesten ließen sich die Engländer selbst täuschen. Ein englischer Seesoldat, mit dem ich nachts zusammen Wache stehen mußte, wunderte sich, als ich ihm erzählte, ich wäre ein Chilene; er hatte mich für einen Amerikaner gehalten. Die Tage im Hafen von Kirkwall waren entsetzlich, — die Ungewißheit und ewige Angst doch noch entdeckt zu werden; ich wagte kaum noch zu schlafen. Es war kalt und regnerisch. Nachts flimmerte am Himmel das Nordlicht. Wir fürchteten, daß unser Schiff mitsamt der Salpeterladung in England würde bleiben müssen und ich hatte mich schon vorbereitet, heimlich nachts zu einem dänischen Dampfer hinüberzuschwimmen, der am andern Tage nach Dänemark ausfahren sollte. Da jedoch erhielt unser Kapitän von der englischen Behörde die Erlaubnis, seine Reise nach Kopenhagen fortzusetzen. Es kam wieder Leben in die Mannschaft. Von der Mastspitze unseres Schiffes aus photographierte ich noch heimlich mit meinem Photographenapparat, den ich bis dahin im Kohlenbunker versteckt gehalten hatte, den englischen Hafen mit seinen vielen Schiffen. Fortwährend fuhren englische Torpedoboote mit lautem Sirenengeheul im Hafen ein und aus. Nachdem wir sechs Tage in Kirkwall festgehalten worden waren, mußten wir nun mit halber Mannschaft — unsere sieben deutschen Matrosen fehlten uns doch — den englischen Hafen wieder verlassen. Ich atmete auf und nahm nochmal alle Energie zusammen. Um in den letzten Stunden nicht mehr bemerkt zu werden, zog ich es vor, bei unserer Ausfahrt aus Kirkwall mich oben in den Masten zu beschäftigen, wo ich von Deck aus nicht gesehen werden konnte. Dort oben zwischen den Segeln versteckt sah ich frohen Herzens die englische Küste allmählich in der Dämmerung verschwinden. Im Hochgefühl glücklich überstandener Gefahren und Qualen reckte ich die Arme: „Lebewohl England! — Jetzt winkt mir die deutsche Heimat!“ — Erst als wir schon auf hoher See waren, kam ich herunter an Deck und half bei der Arbeit, denn es gab wieder alle Hände voll zu tun. Wir passierten eine Anzahl englischer Kriegsschiffe, die uns aber

nicht mehr anhielten, da sie drahtlos Anweisung hatten, daß unser Schiff in England durchsucht und von Deutschen gesäubert sei. Außenbords hatten wir die norwegischen Farben angemalt, damit uns die U-Boote gleich als Neutrale erkennen sollten und wegen der Minengefahr hatten wir Tag und Nacht unsere Schwimmwesten an. Wir segelten dann an der norwegischen Küste entlang durch das Kattegat und Skagerrak in fünf Tage langer wunderschöner Fahrt. Am 20. April 1915 liefen wir in den Kopenhagener Sund ein. Glückseliger, unvergeßlicher Frühlungstag, an dem ich nach 127 Tage langer gefahrvoller und abenteuerreicher Kriegsfahrt mein lang ersehntes Ziel glücklich erreicht hatte und in Kopenhagen wieder freies, festes Land betrat. Zerschunden, zerlumpt, sonnenverbrannt, ausgehungert und doch so überglücklich und stolz. Ein herzlicher Händedruck wurde noch mit dem ersten Steuermann gewechselt. Dann schleunigst fort von dem Schiff. Kopenhagen. Zwei Tage lang hatte ich zu tun, um wieder einen anständigen Menschen aus mir zu machen. Besuch beim deutschen Gesandten. Einladungen bei deutschen Bekannten. Deutsche Siegesnachrichten! Dann brachte mich das Trajektboot über die Ostsee nach Deutschland. In Warnemünde betrat ich den deutschen Boden. Deutsche Feldgraue. Freudige Begrüßung überall. Jubelndes Wiedersehen in Kassel mit Mutter und meinem Bruder, der über Panama, New York und Kirkwall ebenfalls durchgekommen war. Im Dezember 1914 hatten wir uns an der Westküste Südamerikas gesagt: „Auf Wiedersehen drüben!" — — im April 1915 drückten wir uns in Kassel brüderlich wieder die Hände. Wir hatten uns beide den Weg zur deutschen Front schwer erkämpfen müssen. Zu spät kamen wir nicht. Mich hielt es an der Westfront, als Artillerist, Infanterist und Flieger; ich sah auch England noch wieder, dem ich auf meiner Überfahrt übers große Wasser so schnöde entronnen war, — diesmal aus Wolkenhöhe herab vom bombenbeladenen Flugzeug. Krieg! Das Kriegsgeschick riß uns beiden Brüder bald wieder auseinander. Noch ein freudiges Wiedersehen war uns beschieden, 1917, dicht hinter der Westfront; längst trugen wir beide den Offiziersrock. Noch einmal sagten wir uns: „Auf Wiedersehen in der Heimat — nach dem Krieg!" Es gab kein Wiedersehen! Braver, treuer Bruder, aus fernem Erdteil kamst du zur Heimat, um deinem über alles geliebten Vaterlande zu dienen, — im fernen Palästina, im Wüstensande am See Genezareth, fandest du deinen Soldatentod! Brustschuß, mitten in dein junges, stolzes, deutsches Herz! Australier haben dich begraben! Ich traure um dich! Dein deutscher Geist soll weiter leben! — — — —

Am Ort des Grauens.

Von Bruno Bettaque, damals Kapitän der Woermann-Linie; von Lagos (Britisch-Nigeria) über Genua zum Vorpostenboot Senator Michahelles.

Von Beruf Seemann, war ich vor Kriegsausbruch wieder stationiert in Lagos (Hauptort der englischen Kolonie Süd-Nigeria, Westafrika) im Dienste der Wörmannlinie als Kapitän oder Offizier, wie es benötigt wurde; hatte die letzten Monate hier fast ausschließlich als Navigations-Offizier die verschiedenen Barre-Dampfer von Lagos nach Kamerun und zurück gebracht, da sie in Kamerun gedockt werden mußten, indem die Engländer in Lagos nur kleinere Schiffe docken konnten, während die deutsche Wörmannlinie in Kamerun ein richtiges Dock für unsere Verhältnisse besaß. Übrigens befanden sich in Lagos, einem ansehnlichen Kolonialort nach englischem Muster, auch größere deutsche Handelskontore und Faktoreien, zum Teil aus der Zeit der ersten deutschen Kolonialgründungen, z. B. der Firmen G. L. Saiter und C. Wörmann; Lagerhäuser, Schuppen, Rasthäuser, Kaianlagen, Werft, große Maschinenwerkstätten, wo alles zu haben war was ein Schiff braucht bis herab zum Frischwasser. Die Engländer ließen dort mit Vorliebe arbeiten und bezogen von dort, weil sie selbst nichts dergleichen besaßen und geschaffen hatten in ihrer eigenen Stadt. Ein Engländer arbeitet nicht in den Tropen, aber deutsche Maschinisten, Schlosser, Monteure arbeiteten in diesen Werkstätten; verdienten selbstverständlich entsprechend, denn es bedeutet etwas für Weiße, in den Tropen zu arbeiten. So wurden sie allerdings gewissen englischen Kreisen nach und nach ein Dorn im Auge. Entbehren mochte man sie ja nicht mehr, auch nicht mit Gewalt vertreiben, so suchte man sie gesellschaftlich nieder zu halten. Man ekelte die gebildeten Elemente aus den Klubs hinaus, schikanierte die Geschäftstreibenden, suchte sie sogar vor den Schwarzen herabzusetzen, indem diesen jede Widersetzlichkeit gegen Deutsche durchging. So standen die Sachen vor dem 2. August 1914.

An jenem Tage kam ich mit dem Dampfer „Ado" von der Reede herein in die Lagune. Schon stutzten wir, da man uns keine Signale gab; da ward uns an der Brücke sofort die Botschaft: „Mobilmachung in Deutschland!" und für uns Befehl, sofort kohlen und nach Kamerun in See gehen. Tatsächlich waren alle Kameraden bereits fort und „Ado" der allerletzte.

Während des Kohlens entliefen die Schwarzen, einer nach dem andern; als wir die Kohlen hatten, waren alle weg. Wieder

kam Botschaft von der Agentur: Weg, fort, ab! Zu allem Unglück hatten wir auch die Schraube unklar bekommen. Krampfhaft arbeiteten wir alle zusammen, endlich war alles klar. Meine ganze Bemannung bestand nur aus den zwei weißen Maschinisten und einem schwarzen Schreiber (Clerk), der mir von der Agentur noch zur Hilfe an Bord gesandt worden war. Wieder ohne Signale verließen wir Lagos, obwohl dies streng verboten war, aber die Engländer gaben einfach keine mehr.

Auf See draußen war das nun so ein Stück Arbeit. Abgesehen von den Maschinisten, für die das Heizen und der sonstige angestrengte Dienst wahrlich kein Spaß waren, hatte ich mit dem schwarzen Schreiber meine liebe Not. Ich konnte nicht zugleich alles machen, Karten abstecken, Kurs kontrollieren, loggen[1] usw.; — der Bursche hatte noch nie ein Steuer in der Hand gehabt. Wenn ich ihn angewiesen hatte, und hinunter raste, um etwas zu holen, — kam ich wieder auf die Brücke, so steuerte er einen Kurs, weiß Gott wohin. Kurzum, hätte ich von meinen Reisen die Monate vorher das ganze Fahrwasser nicht so genau gekannt, wer weiß, wie es „Ado" ergangen wäre. Von Schlafen war natürlich keine Rede. An Essen schlangen wir hinein, was eben von kaltem Proviant an Bord war. So vergingen 4½ Tage und Nächte, da kam ich gegen Abend endlich längs der Küste von Viktoria her gegen den Kamerunfluß. Ein größerer Dampfer lag heraußen vor der Mündung, wie sich herausstellte „Kamerun" von der Hapag, Kapitän Hoff. Er setzte Flaggen; da es aber bereits dunkelte und die Flaggen außerdem nicht auswehten, konnte ich das Signal nur entziffern als „Sitze auf Grund". Deshalb blieb ich davon ab, warf Anker und setzte meine Lichter. Da kommt eine Schaluppe von der „Kamerun": „Sofort Lampen aus! „Kamerun" ist Wachschiff. Kapitän soll sofort herüberkommen, Karten mitbringen." Ich wollte über Nacht nicht von „Ado" weg, sah auch aus wie ein Kuli, von all dem Schweiß und der Arbeit dieser vier Tage; aber man erwiderte mir, das sei alles gleich, ich müsse unbedingt kommen. Vor Tagesanbruch könne ich wieder auf „Ado" sein.

So fuhr ich denn hinüber. Kapitän Hoff begrüßte mich sehr freundlich. Nachdem ich mich erst noch etwas menschlich gemacht hatte, aß ich mit ihm zu Abend. Nie werde ich die Stimmung dieses Abends vergessen. So etwas Totes, Unheildrohendes lag in der Luft, dazu alle Lichter aus, die Innenbeleuchtung sorgfältig abgeblendet, alles totenstill. Bei Tisch erfuhr ich: auch England hat Deutschland den Krieg erklärt — es war eine Meldung da: Die Franzosen stehen bereits am Rhein, die Russen sind über die Grenze und marschieren auf Berlin, Hamburg in der Hand der Briten und von ihnen zusammengeschossen. Kapitän

[1]) Den Lauf des Schiffes in einer Stunde feststellen.

Hoff war in großer Sorge um seine Familie. Er sagte: „Sie können ruhig sein, Ihre Frau ist in Oberbayern; aber die Meinen, Mensch, wenn ich denke — in Hamburg!" So herrschte eine gedrückte Stimmung. Hernach saßen wir alle in der Finsternis an Deck und schwiegen und sannen. Schließlich gingen wir daran, die Karten einzuzeichnen. Man hatte verschiedene Schutzmaßregeln im Fahrwasser verfügt, im unteren Strom die Bojen weggenommen, im obern sie verlegt usw. Endlich legte ich mich noch zu ein paar Stunden Schlaf hin, denn ich war müde zum umsinken.

Als es graute nahm ich Abschied und fuhr wieder an Bord meiner „Ado". Ich habe Kapitän Hoff nicht wieder gesehen. Nach einem halben Jahr las ich im Hamburger Fremdenblatt zufällig seine Todesanzeige. Der neue Tag und die Arbeit fegten alsbald die düstere Stimmung weg wie Nebel. Als wir den Kamerunfluß hinaufdampften, ließen wir ein Grammophon los, das wunderbarer Weise noch heil war und bei Stimme und spielten stolz und kühn den Pariser Einzugsmarsch. Überall wurden wir begrüßt, viel Hände streckten sich uns entgegen, denn man hatte uns bereits verloren gegeben. Kapitän K., mit dem ich später los reiste, kam mit seiner „Ondo" flußabwärts bis an die Stelle, wo bereits Schiffe versenkt waren und lotste uns an den Wracks vorbei. Eine Menge Schiffe lag auf dem Fluß. Außer den Bekannten von Lagos — „Ekko" und „Ereko" waren bereits versenkt — noch „Hansa", „Fullah" usw. Dann lagen da: Hans, Paul und Alma Wörmann, Max Brock, Amfried, Lome, Arnold Amsink, Anna Wörmann, Gouverneur v. Puttkammer und viele Schutzsuchende und Flüchtlinge.

Ich machte fest und meldete mich auf der Agentur, nahm dort meine Befehle für „Ado" entgegen und erledigte die allgemeine Begrüßung. Andern Tags nahm ich, wie befohlen, Ladung aus „Lome" und „Arnswied" und löschte selbe an der Mittellandbahn. „Lome" wurde auf Regierungsbefehl im Fahrwasser versenkt. Sie war ein schönes Schiff von über 3000 Tonnen und kam so zu liegen, daß sie eben noch mit der Reling über Wasser war. Andern Tags beschien die Sonne einen Greuel der Verwüstung an Bord: die Schwarzen und vielleicht auch etliche gierige Weiße hatten nachts geplündert, alles herausgerissen, sogar die Planken der schönen Kajütsvertäfelung, Bücher aus der Bibliothek schwammen herum — die Bestie hatte Blut geleckt. Die Dualas, immer ein unsicherer, aufrührerischer Stamm, zudem mit englischem Gelde munter gehalten, zeigten sich in der Folge als wahre Verräter. Ihren Häuptling, Manga Bell, der Spionage direkt überwiesen, sah ich drei Tage lang zum abschreckenden Beispiel hängen. Freilich bei der Übermacht rings um Kamerun konnte die Katastrophe nur aufgeschoben werden. Es war ein unheimliches Leben in Kamerun, Menschen von allen Farben kamen daher,

die Geschäfte mußten sich auf den neuen, noch ungewissen Zustand einstellen, die Regierung ließ, vorausblickend, Nahrungsmittel in Beschlag nehmen. Zwar sollten nach den „Kongo-Akten" europäische Kriegsereignisse nicht auf die afrikanischen Kolonien übergreifen und mir wurde versichert, daß im Vertrauen auf diesen Vertrag, von deutscher Seite unterlassen worden war, Kamerun entsprechend zu rüsten und mit Waffen, Munition, Befestigungen usw. zu versehen. Tatsächlich seien in Duala nur zwei Salutkanonen gewesen. Nun, wir haben ja bald gesehen, wie England Verträge hält — wer aber die Schwarzen kennt, weiß auch, daß es dafür wird zu büßen haben.

Von einem guten Kameraden nahm ich dieser Tage Abschied, von dem Kapitän der „Marina", die, eben aus Dock gekommen, Auftrag erhalten hatte, die Kruboys nach Monrovia zurückzubringen, da man von der Übervölkerung in Kamerun Nahrungssorgen voraussah. Bald wimmelte es bei „Marina" an Bord von Schwarzen; der Kapitän äußerte schwerste Bedenken über diese Unmasse zweifelhafter Passagiere und das Mißverhältnis zu der Zahl der Weißen an Bord und dem wenigen Proviant. Es ging später das Gerücht, die Schwarzen hätten tatsächlich gemeutert und den Kapitän gezwungen, die Goldküste anzulaufen, wo sie den Briten in die Hände gefallen seien.

Es sollte übrigens auch mit meiner „Ado" bald zu Ende sein. Nach Löschung der Ladung an der Mittellandbahn kam der Hafenmeister an Bord, ein alter Herr, seit zwanzig Jahren auf diesem Posten, und teilte uns mit, es tue ihm leid, aber er müsse uns eröffnen: neben „Lome", „Anna Wörmann" usw. werde auch „Ado" auf den Grund des Kamerunflusses schlafen gehen müssen; ich sollte „Ado" unterm Bagger mit Kies auffüllen lassen und mich bereit halten. Wohl gab es mir einen Stich inwendig, aber es mußte eben sein. Nur erbat ich mir, das Schiff selbst hinausbringen zu dürfen. Da ich zuletzt dem Barredampfer „Itolo" längsseit lag, so ließ ich mein Zeug dort hinüberstauen, um es beim Zurückkommen mit an Land zu nehmen.

Ich dampfte „Ado" hinaus, verankerte ihn an der Stelle, wo er liegen sollte, vor dem Stern von „Anna Wörmann"; Pioniere waren mitgekommen, die legten je eine Sprengpatrone in den Raum und in die Maschine. Wir stiegen in eine Barkasse über und in fünf Minuten ging „Ado" hoch und verschwand dann im Flusse. Als wir zurückkamen war auch „Itolo" verschwunden. Ich erfuhr, sie habe sich in eiligem Auftrag nach See entfernt und man hatte nicht mehr Zeit gehabt, mein Zeug von Bord zu geben. „Itolo" ist nicht mehr gekommen. Sie wurde von dem französischen Kanonenboot „Surprise" zusammengeschossen.

Am 17. August war „Ados" Sterbetag gewesen. Leider konnten weder die versenkten Schiffe noch alles andere helfen, denn

durch Verrat konnten die Briten später auf Umwegen dennoch hereinkommen. Doch das erlebte ich nicht mehr in Duala. Es waren übrigens unterdes auch gute Nachrichten von deutschen Kriegstaten eingelaufen, die viel Begeisterung und Freude auslösten. Ich quartierte mich in ein Hotel ein, wo es von Weißen wimmelte und begab mich zum Gouverneur, da ich Lust hatte bei der Schutztruppe einzutreten, oder mich sonstwie anzuschließen. Man konnte mich jedoch nicht annehmen, da es erstens an Gewehren mangelte und dann die jungen Leute, als den Gefahren des voraussichtlichen Buschkrieges besser gewachsen, bevorzugt wurden. Der Gouverneur riet mir, was ich im Innern in diesem Augenblicke schon beschlossen hatte, mich nach Deutschland durchzuschlagen zu meinem Truppenteil — „wenn möglich" — setzte er bedeutungsvoll hinzu.

Nach dem Abhandenkommen meiner Ausrüstung besaß ich tatsächlich nichts, als was ich am Leibe trug und mein gutes Fernglas, das in der Joppentasche gesteckt war. So rüstete ich mich notdürftigst wieder aus. Mit der letzten Möglichkeit, dem Dampfer „Idumata" fuhr ich nach der spanischen Insel Fernando-Po, verschiedene Flüchtlinge mit mir, u. a. ein früherer Schulkamerad, Kapitän B. aus Blankenese, den ich kürzlich draußen getroffen hatte, dann ein junges Ehepaar aus Hamburg, auf der Hochzeitsreise aufgestört. Ihr Gepäck war an Deck aufgestapelt und ich sehe die junge Frau noch dazwischen sitzen, elend und verängstigt. Wir machten ihr aus Decken und Kissen eine Art Lager, da es unten zu dumpf und atembeklemmend war. Soviel ich später hörte gingen sie von Fernando-Po nach dem portugiesischen San Thomé und von dort nach Südamerika.

Es war höchste Zeit gewesen, Kamerun zu verlassen, denn an diesem Tage, dem 30. August, erschien bereits der englische Kreuzer „Cumberland" und später die „Dwarf" in diesen Gewässern. — Glücklich kamen wir in Port Isabell, dem Hauptplatz von Fernando-Po, an. Wieder wimmelte es dort von Menschen; alle Hotels voll, kein Unterkommen zu haben. Ein Kamerad, Kapitän K. von der ebenfalls versenkten „Oudo", und ich, sprachen nun beim deutschen Konsul vor, der sich gern bereit erklärte, uns Unterkunft zu geben, wenn wir mit seinem kaufmännischen Personal zusammenschlafen wollten. Mein Kamerad wollte dies nicht und begab sich weiter auf die Suche; ich jedoch hatte auf der breiten gedeckten Veranda einen sogenannten Esel entdeckt, eine Art Liegestuhl und fragte den Konsul, ob ich hier „wohnen" könne, was er mir gern gestattete, falls es mir genüge. So richtete ich mich auf dem Esel häuslich ein und der Konsul, anscheinend von dieser Bescheidenheit erfreut, erwies mir in der Folge die liebenswürdigste Gastfreundschaft, er lud mich oft des Abends nach auswärts ein, und wenn wir dann heimkamen, saßen wir bei Whisky und

Importen stets noch eine Zeitlang auf der Veranda. Er warnte mich auch vor dem Klima der Insel, dessen Tücken besonders in den Niederungen am Meer, und vor dem Baden in den klaren Wässern, die, von den vulkanischen Bergen herabkommend so sehr dazu einladen. Außer meinem täglichen Ausguck über See und im Hafen, um ein passendes Schiff zur Weiterreise zu erspähen, unternahm ich weite Streifzüge durch die Insel. Ich muß bezeugen, daß mir die spanischen Farmer viel herzliche Gastfreundschaft bewiesen. Ich hatte Gelegenheit, die dortigen Kakaofarmen gründlich kennen zu lernen, ich stöberte einen alten halbverfallenen Friedhof auf, im hohen Schilf versteckt, darin einen großen Grabstein mit deutschen Inschriften. Einmal begegnete ich auf einem schmalen Felsenpfad einer langen Reihe spanischer Klosterzöglinge; ich trat zur Seite und jedes der Kinder grüßte höflich: „Buenos dies". Ich war froh, als alle vorbei waren, denn man mußte doch Höflichkeit mit Höflichkeit erwidern. Aber beim Heimweg begegneten sie mir an demselben Platze wieder; es wiederholte sich die gleiche Förmlichkeit, doch lachten wir zum Schluß alle zusammen. Oft saß ich lange still auf einem Felsen und schaute aufs Meer hinaus, — und was einem eben in solchen Zeiten alles durch den Sinn geht! —

In Port Isabell hatte sich eine Gruppe von etwa fünfzehn Deutschen zusammengefunden, fast lauter Militärpflichtige. Wenn irgend möglich wollten wir zusammen reisen. Es waren auch Engländer in Port Isabell. Man merkte vorderhand nichts von Groll bei ihnen, denn sie luden uns sogar zu sich ein, was wir aber ablehnten. Einen schönen Plan hatte ich mit dem Konsul ausgeheckt. Er hätte Verschiedenes sehr gern nach Kamerun übermittelt, doch wie? Da fiel ihm ein Motorboot ein, das wollte er schwarz anmalen lassen und in einer Nacht wollte ich losfahren und hatte mir schon einen genauen Kurs zurechtgelegt, wie ich recht schön heimlich „hinten herum" nach Duala und zurückkommen wollte. Aber leider fehlten einige wichtige Teile am Boote, für die dort kein Ersatz zu haben war. So fiel der Plan ins Wasser. Einmal beobachtete ich von meinem Felsenausguck, wie die „Dwarf" vom Kamerunfluß heraufkam und ihre Boote längsseit gehen ließ, um die Löcher auszuflicken, die ihr trotz der schlechten Bewaffnung der Kameruner beigebracht worden waren. Das freute mich.

Endlich, nach Verlauf von fast zwei Wochen kam ein Schiff „für uns", ein Spanier „M Lucas Villaverde", auf der Heimreise nach Barcelona, Port Isabell anlaufend. Wir konnten mitkommen. Nun hieß es: Kajüte oder Zwischendeck? Barcelona oder bloß bis Canarische Inseln? Die meisten entschieden sich in Hinsicht auf die zu schonenden Geldmittel für Zwischendeck. Ich nahm Passage bloß bis Canarische Inseln und hatte meine guten

Gründe hiefür. Wir besorgten uns die Pässe und nach herzlichem Dank und Abschied vom deutschen Konsul gingen wir am 14. September an Bord. Wir waren eine bunte Gesellschaft, meist Seeleute, Farmer, Kaufleute, Juristen, Arbeiter, Kamerad K. war auch mit. Die beiden Pole der Gesellschaft waren M., ein Erdarbeiter und Stromer, und ein Graf W., ehemaliger Offizier und zuletzt Farmer, ein netter feiner Mensch ohne jegliche Überhebung. Er schloß sich meist an mich als den ältesten der Gesellschaft an. Wir hatten eine sehr einfache Verfassung: jeder holte sein Morgenwaschwasser selbst und goß es selbst weg — allerdings im gleichen Eimer! — immer reihum; jeder hatte gleiche Rechte und Pflichten auch im übrigen. Unsere „Betten" waren im Zwischendeck, wo noch nebenbei allerlei Waren verstaut lagen, wie Bananen, Salzfische u. a., sodaß die Luft nachts oft fürchterlich wurde. Da schlich sich dann mancher mit seiner Wolldecke (letztere neu für uns angeschafft, da das Schiff nicht auf soviel Gäste eingerichtet war) hinauf an Deck, und hockte sich dorthin, was ja eigentlich verboten war, schon wegen der neuen Decken, die dann oft oben vergessen wurden und beim Decksperfonal sehr „beliebt" waren. Die „Betten" waren übrigens auch sehr originell: Lange Segeltuchbahnen, in Abständen von Lattengestellen hochgehalten. Erhob sich der eine Gast, so gabs eine allgemeine Lagenveränderung. Die Kost war spanisch und wollte uns garnicht recht eingehen. Viel Öl; fast alle Tage eine Nudelsuppe: Nudeln in Wasser und Öl. Jeden Tag hatte ein anderer das Essen zu holen. Später stellten wir einen spanischen Matrosen dazu an, bekamen auch nach Rücksprache mit dem Kapitän und etwas Nachzahlung, bessere Kost; abends saßen wir meist an Deck vorn und unterhielten uns, sangen auch deutsche Lieder, tanzten sogar mitunter, den englischen 2. und 1. Klasse-Misses zum Trutz — sie hätten augenscheinlich gern mitgetan, aber wir ließen sie ruhig stehen und schauen. Außer etlichen Deutschen, Spaniern usw. waren natürlich auch Engländer unter den Kajütspassagieren; einer suchte mich öfters anzusprechen, frug mich auch, ob ich denn ebenfalls heimreise, um zu kämpfen, was ich bejahte und dieselbe Frage an ihn stellte. Da wehrte er heftig und verächtlich ab: „Oh, bei Gott, nein!"

Der Kapitän kam auch oft zu uns, hörte zu, und unterhielt sich mit uns, so gut er konnte, von diesem und jenem; war uns auch behilflich so gut es ging, ebenso der spanische Schiffsgeistliche.

Doch ich muß noch den zweiten Pol in unserer Gesellschaft erwähnen, „der lustige Berliner" M., eine Art Stromernatur, der schon alles mögliche gewesen war, und weiß Gott wo überall. Er heiterte alle auf. Bald erzählte er seine Erlebnisse und Kniffe, wie er in den Straßen Berlins „Männekens" (kleine Figuren zum aufziehen) verkauft hatte, machte die Käufer und Käuferinnen nach, dann wieder gab er seine Erlebnisse als Erdarbeiter zum

besten, als fahrender Schüler, er pfiff und tanzte, kurz. er war unentbehrlich und allbeliebt mit seiner „Berliner Schnauze".

Wir hatten, Port Isabell verlassend, uns nach Canuption, ebenfalls auf Fernando-Po, begeben, um noch Vieh überzunehmen. Dann, heraus aus den spanischen Hoheitsgewässern, hielt uns das französische Kanonenboot „Surprise" an, und ein Offizier mit etlichen Mann kam an Bord. Während die Soldaten mit aufgepflanztem Gewehr dastanden, wurden die Deutschen aufgefordert, mit an Bord zu kommen. Man weigerte sich. Nun legten sich der spanische Kapitän und Geistliche mächtig für uns ins Zeug. Stundenlang ging das Unterhandeln. Endlich ließ uns der Franzose gegen gewisse Sicherheitsmaßnahmen an Bord und verzog sich (der Kapitän meinte, auf der „Surprise" sei nicht genug Platz gewesen für die Gefangenen, daher das endliche Nachgeben). So liefen wir unseren Kurs weiter. Eine große Enttäuschung erwartete uns. Wir sollten vor den Canarischen Inseln noch Dakkar anlaufen, um Kohlen zu nehmen. Dakkar ist französisch Senegal — eine schöne Sache! Wir waren alle plötzlich verstummt. Und richtig ging es wieder los in Dakkar: die Franzosen kamen und wollten die Deutschen herunterholen, vom Kapitän wurde die Auslieferung gefordert. Er weigerte sich mit Berufung auf „Surprise", und dann waren es wieder er und der spanische Geistliche, die in fünfstündlichen Verhandlungen die Deutschen frei bekamen.

Mit welchen Gefühlen wir dastanden, während also über unser Schicksal gewürfelt wurde, kann man sich denken. Wir lehnten an der Reling und schauten hinein in die afrikanische Wüste, die sich hinter Dakkar dehnt — endlos — und wo es flimmerte vor Hitze und Sand und malten uns das Los der Gefangenen aus. —

Endlich wurde uns mitgeteilt, daß wir an Bord bleiben könnten einstweilen und die Reise ging weiter nach Rio del ora, wo das Wrack des „Kaiser Wilhelm der Große" gesichtet wurde, des Hilfskreuzers, den die Feinde in neutralen Gewässern zusammengeschossen hatten! Wie eine kleine Insel oder ein riesiger Wal lag er da. Nach Übernahme von Post und Kohlen gings unbehelligt weiter nach Santa Cruz della Palma, wo wir drei Stunden zur Übernahme von Post lagen. Es kam in dieser Zeit die deutsche Viermastbark „Pamier" von Süden eingesegelt, während der englische Kreuzer „Hyghflier" vor Teneriffa kreuzte, worüber wir uns natürlich königlich freuten.

Von Las Palmas dampften wir nach Teneriffa. Knapp vor der Neutralitätsgrenze näherte sich uns ein englischer Hilfskreuzer und signalisierte mit uns, der Kapitän hielt ihn hin, bis wir in die spanische Hoheitsgrenze eingelaufen waren.

In Teneriffa nun gab uns jedoch der Kapitän des „M Lucas Villaverde" zu verstehen, daß nach allem gar keine Aussicht für

uns sei, mit seinem Schiff unser Ziel zu erreichen, und riet uns, unterm Schutze spanischer Neutralität abzuwarten. Bis auf vier Mann gingen wir deshalb von Bord und diese vier Mann (darunter der „lustige Berliner"), welche die Reise bis Barcelona bezahlt hatten, wurden noch am gleichen Tage gleich außerhalb der Hoheitsgrenze durch „Hyghflier" heruntergeholt. — Nun saßen wir also auf Teneriffa. Es schien ausgeschlossen, die Reise mit Erfolg zusammen fortzusetzen. So trennten wir uns denn. Nur Kamerad K. und ich blieben einstweilen beisammen und nahmen Wohnung auf dem dortliegenden Dampfer unsrer Linie „Irma Wörmann". Es lagen damals dort ebenfalls verschiedene deutsche Schiffe, so „Kurt Wörmann", „Prinzregent", Reichspostdampfer der Deutsch-Ostafrika-Linie, „Usambara", ferner ein Oldenburger.

Es schien ausgeschlossen, als Deutsche die Reise fortzusetzen. So hielten wir Rat und die Folge war, wir studierten unsere Pässe genauer. Ich wurde ein Schweizer. Das Genua (Genovà) meines Geburtsortes wurde Génève (Genf) und der Name Bettaque stammt ohnehin aus dem Französischen (von wo meine Vorfahren 1685 aus Calais in die Mark einwanderten). Schwerer war es bei K., der ein Schwede werden wollte. Er kam mit Chemikalien und Radiermitteln, das Papier wurde ganz dünn, ich sagte: „Mensch, nimm Dich in Acht!", aber er ließ sich nicht irre machen. So wurde er ein Herr Lindström aus Schweden.

Wir hatten im Sinne, unser Glück mit dem spanischen Dampfer „Renia Victoria" zu versuchen, der zwei Tage nach unserer Ankunft in Teneriffa abging. So saßen wir, nicht übermäßig zuversichtlich, gegen Abend des 3. Oktober in einer düsteren Kneipe am Hafen und würfelten mit Geldstücken: „Gelingts, gelingts nicht?" Wir hatten beschlossen, uns an Bord nicht zu kennen und auf keinen Fall deutsch zu sprechen. Wir fuhren diesmal Kajüte. Es war Nacht. „Hyghflier" hielt sich etwa eine Stunde in unserer Nähe und ließ sich die Passagierliste von „Renia Victoria" drahtlos übermitteln. Das waren wieder peinliche Viertelstunden. Ich konnte nicht unten sein und ging an Deck. Unter der Küste steht plötzlich K. im Düster neben mir und flüstert mir aufgeregt etwas zu. „Mensch," flüstere ich entgegen, „go man tau!" und da verschwand er wieder. Gott sei Dank entfernte sich auch „Hyghflier" bald darauf und wir dampften weiter nach Las Palmas.

Der dortige Agent der Wörmannlinie war zugleich deutscher Konsul. Wir meldeten uns bei ihm, und er sagte uns, daß es keinerlei Aussicht mehr gebe, von hier wegzukommen. Wir nahmen deshalb einstweilen auf dem Dampfer unsrer Linie „Elisabeth Brock" Wohnung, aber ohne unsere Pläne aufzugeben. Vielmehr war unsere einzige Beschäftigung nach wie vor, Gelegenheit zur Weiterreise auszuspähen. Auch in Las Palmas lagen wieder viele

deutsche Schiffe, z. B. „Lulu" und „Thekla Bohlen", „Ingo", „Irmfried", „Menes", „Elcap", „Assuan", „Duala", „Walhalla", „Emmy Arp" usw. Sie lagen zum Teil ziemlich ab von Land und wegen Mangel an Kohle durften die Barkassen nicht zuviel verbrauchen. Man wollte aber doch alle Tage an Land gehen; so hatte man sich geeinigt, daß alle Tage ein anderes Schiff seine Barkasse die Runde machen ließ, um Mannschaft und Passagiere an Land und zurück zu bringen. Auch an Geld herrschte einige Knappheit, weshalb einstweilen die Ladungen, die auf feindliche Besitzer lauteten, in Las Palmas versteigert wurden.

Es waren zum Teil Reisende in unangenehmster Lage auf den Schiffen. Z. B. bei uns eine ältere Dame, die ihrem Gatten und Sohn, beide in den Kolonien angestellt, nachreisen sollte. Nun saß sie seit Kriegsausbruch in Las Palmas, das Geld ging zur Neige und sie hatte keine Ahnung, was die Ihren wohl unternommen hatten, wo sie waren, ob sie nicht schon gefangen oder tot waren. Denn es begannen nach und nach Erzählungen bekannt zu werden, wie die Feinde ihre Gefangenen behandelten.

Ferner ein Ehepaar auf der Heimreise von Deutsch-Südwest. Sie hatten ihr ganzes Vermögen, das sie draußen erspart, bei sich — in Wechseln auf die Bank von England! Im übrigen herrschte auf den Schiffen eine furchtbare Langeweile, auch bei den Schiffsbesatzungen. Ich wäre gern dort oder da behilflich gewesen, aber es hieß: Um Gotteswillen, wir haben ja selber nichts zu tun. Ein Dampfer hatte drahtlose Station. Es wurden ihm von der spanischen Behörde, wahrscheinlich auf irgend eine französische oder englische Denunziation hin, die Antennen abgenommen und die Bude versiegelt. Trotzdem hatten wir alle Nacht unsere Funksprüche vom deutschen Kriegsschauplatz.

Am 18. Oktober trat K. seine Weiterreise als Passagier eines spanischen Dampfers an und wollte über Cadix—Barcelona heimkehren. Ich hatte keine Zuversicht zu diesem Weg und wartete noch ab. Alle Tage lungerte ich eine Zeitlang am Hafen herum. Da, am 20. Oktober, sah ich den italienischen Dampfer „Silvia" im Hafen liegen. Kurz darauf wußte ich: mit dem fährst du. Ich begab mich an Bord zum Kapitän und erkundigte mich über Abfahrt, Bestimmungshafen u. a., zuletzt wegen Passage-Gelegenheit. Er lehnte alle meine diesbezüglichen Wünsche glatt ab. Er war ein Deutschenfresser und hoffte, man räumte in diesem Kriege gründlich mit uns auf. Nun, ich wollte nicht grob werden, denn es war ihm gesprächsweise die Äußerung entwischt, gegen einen blinden Passagier, von dem er nichts wisse, könne er natürlich nichts machen. So ging ich scheinbar von Bord ohne Resultat, spekulierte jedoch noch etwas herum und bekam den 2. Maschinisten zu fassen. Mit diesem ging ich in seine Kammer und machte ihm den Vorschlag, mich als blinden Passagier mitzuschmuggeln. Zwar

wurden die Verhandlungen dadurch, daß er weder deutsch, noch englisch, noch spanisch konnte, und ich nicht italienisch, sehr erschwert. Doch gewisse internationale Brocken sind jedem Seefahrer geläufig, dazu die Gebärdensprache und ein umfangreiches altes Wörterbuch, das er aus seinem Spind holte, ließen uns nach längerem Hin und Her einig werden.

Nun begab ich mich zum deutschen Konsul. Dieser wollte mir gewisse Papiere mitgeben, die ich, wenn ich glücklich durchkäme, daheim abliefern, auf keinen Fall jedoch in Feindeshand fallen lassen sollte. Er wünschte mir noch Glück zur Reise und ich ging meinen kleinen Koffer holen, wobei mir von verschiedenen Deutschen Briefe an die Ihren in der Heimat mitgegeben wurden. Leider scheint mich jemand beobachtet zu haben, wie ich diese Briefe in den Koffer steckte. Dann rief ich einen Bootsführer und ließ mich nach einer ganz anderen Himmelsrichtung fahren als wo „Silvia" lag. Später machten wir noch verschiedene Zickzack-Kurse, als suchten wir etwas und verschwanden dann schnell hinter „Silvia". Ich hatte acht, ob der Kapitän nicht irgend wo zu sehen sei. Dann ging ich mit affenartiger Geschwindigkeit an Bord, der 2. Maschinist wartete schon, schnell wurde der Koffer hinaufgezogen und wir verschwanden in der Kammer des 2. Maschinisten.

Nun kam eine sehr einförmige Zeit. Ich durfte mich natürlich nicht sehen lassen; alle paar Tage bekam ich etwas zu essen, denn der Koch durfte keinen Argwohn schöpfen; kaum durfte ich wagen, des Nachts so um 2 Uhr die Kammer auf einige Augenblicke zu verlassen; zu lesen gabs außer dem alten Wörterbuche rein garnichts. Dazu war die Kammer recht klein, und nach Landesbrauch nicht übermäßig sauber. Den halben Tag schaute ich durch das Bullauge (rundes Fenster) auf See hinaus, sonst spann ich meine Gedanken nach daheim und weiß Gott wohin überall. Mit Schlaf haperte es auch bald, da alle Bewegung fehlte. Einmal hörte ich einen Wortwechsel jenseits der Wand zwischen meinem Wirt und dem Kapitän. Soviel ich verstehen konnte, handelte es sich um mich, — der „Alte" wird sich wohl eben doch seinen Anteil an der Passage gesichert haben. Endlich kam Gibraltar heran, — eine kritische Stelle und man kann sich meine Gefühle vorstellen, als ich ein englisches Torpedoboot sich uns nähern sah. Es ging längsseit und ich hörte, wie der Alte inquiriert wurde nach Reiseziel, Ladung und Passagieren usw. — und als er brüllte: „Nein, keine Passagiere!", da fiel mir ein Stein vom Herzen und ich glaubte nun alle Gefahr überstanden zu haben. Mir war so leicht und froh, trotz meines Gefängnisses, als das Torpedoboot uns glücklich verlassen hatte. Aber das dickere Ende sollte noch kommen.

Auf der Höhe von Toulon erschien des Nachts plötzlich ein französisches Torpedoboot und zwang die „Silvia", innerhalb der

Inseln vor Anker zu gehen zwecks einer Durchsuchung. Der Maschinist hatte mit mir bereits ausgemacht, wo ich bei ernster Gefahr mich verstecken sollte. Nun kam er in Eile, mich holen. Es war früh 4 Uhr, als ich in aller Heimlichkeit in die Bülsch[1]) hinuntertauchte. Die Bülsch ist der Raum zwischen dem untersten Deck (Fußboden) und dem eigentlichen Schiffsboden, ein Raum, wo man eben noch kriechen, hocken und gebückt sitzen kann. Die Spanten (Rippen des Schiffes), teilen die Bülsch in Fächer ein, allerlei Röhren gehen durch, das Kielwasser, das sich ständig sammelt, schlottert dort umher, Öl tropft zuweilen durch, Ratten gibts und sonst allerlei Angenehmes und Wohlriechendes. Ich hatte ein Brettchen dabei, daß ich nicht direkt im Wasser sitzen mußte, eine Flasche Wasser, etwas Brot und mein geliebtes Pfeifchen und Tabak. Natürlich war es stockfinster. Brot und Wasserflasche verlor ich bald, denn ich mußte kriechen und tasten und meine Vorräte mitziehen. Der Maschinist hatte oben unterdes alles was auf meine Anwesenheit hätte schließen lassen zwischen sein eigenes Zeug verräumt oder über Bord geworfen. Gleich darauf kam übrigens Weisung, daß „Silvia" nicht bloß zwischen die Inseln, sondern nach dem Kriegshafen Toulon hineindampfen müsse.

So hockte ich denn unten in meiner Gruft. Die Papiere hatte ich mir in der Eile um den Leib gebunden; meine Kleidung bestand nur aus Hemd, Hose und alten Hausschuhen. Bald fing ich an, empfindlich zu frieren, die Maschinen stampften und arbeiteten über mir, Öl tropfte zuweilen herab. So, dachte ich, wenn wir jetzt auf eine Mine laufen, oder sonst was los ist, versäufst du wie eine Ratte hier herunten, keine Menschenseele daheim erfährt je ob, wie und wo du verschwunden bist, denn niemand weiß, daß du an Bord der „Silvia" fährst.

Dann begann droben ein großes Hin- und Herlaufen, die Maschine stoppte, wir waren wohl in Toulon. Zwei französische Offiziere kamen und achtzehn Mann und blieben zwei Tage da. Alles wurde überholt und durchgeschnüffelt, in die Kohlen stachen und stocherten sie hinein und kehrten alles um, was ihnen halbwegs ein Versteck schien. Und grad über meinem wirklichen Versteck ging ein Posten auf und ab, Stunde um Stunde. Ich fühlte seine Tritte über meinem Kopf, nach und nach kam eine Art Wut über mich und der verrückte Wunsch, mit meinem Messer durch die Ritze zwischen den Planken durchzustechen in seine Schuhe. Nach und nach begann sich überhaupt ein Mühlrad in meinem Kopfe zu drehen; der Hunger kam, der Durst; ich klapperte vor Frost und Feuchtigkeit in dem dünnen Zeug, rauchen konnte ich auch nicht, wegen dem Posten, und von dem ewigen Hocken schmerzten alle Glieder. Ich wußte nicht, war es Tag oder Nacht. Allerlei

[1]) Soviel wie Bilge.

Phantasien kamen, Fieberschauer, kunterbunt wirres Zeug — ich hatte doch Tropendienst hinter mir.

Nach zwei Tagen — oder wars länger? — ging droben wieder recht der Teufel los. Sie suchten wieder und begannen nun auch in die Bülsch herunter zu stochern und zu leuchten; ich kroch immer weiter nach hinten, zwischen Röhren und Eisenrippen des Schiffsbauches zwängte ich mich durch, bis wo es ganz eng wurde und ganz niedrig — wie lange ich dahinten war, weiß ich nicht.

Endlich hörte ich das verabredete Zeichen vom Maschinisten. Mit der Kraft der Verzweiflung hatte ich mich da hineingezwängt, das Herauskommen war ein hartes Stück — es geschah auch mehr im Instinkt der Selbsterhaltung als mit Überlegung; daß es gelang, wundert mich noch heute. Endlich kam ich an das Einsteigloch heran. Der Maschinist sagte: „Gott sei Dank, leben Sie noch! Nun schnell einen heißen Kaffee, Sie müssen gleich wieder hinunter, es ist noch nicht klar an Bord. Wir dürfen nicht vor morgen früh den Hafen verlassen." Der Alte war zum italienischen Konsul gegangen und dieser hatte sich beschwert bei den Franzosen, daß man das Schiff widerrechtlich festhalte und hatte endlich erreicht, daß es freigegeben wurde, unter der Bedingung einer nochmaligen gründlichen Durchsuchung. Offenbar war ich verraten worden, als ich in Las Palmas die Papiere in meinen Koffer verstaute und an Bord der „Silvia" ging; vermutlich versprachen sie sich von diesen Papieren allerhand Interessantes.

So tauchte ich denn ein zweitesmal hinunter in den Ort des Grauens. Endlich begann die Maschine wieder zu arbeiten. Ich saß in einer Art fieberhaften Halbschlafs da unten und wartete.

Draußen auf hoher See, als der letzte Kreuzer außer Sicht war, zogen sie mich dann aus meiner Bülsch heraus — es war jetzt nichts mehr zu verheimlichen, — durchnäßt, vor Frost zitternd und unfähig zu stehen. Der Alte ließ sich nicht sehen.

Sie brachten mich in die Koje und gaben mir heißes Zeug zu trinken, und ich erholte mich bald. Dann bat ich um Waschwasser. Da richteten sie eine Kufe mit warmem Wasser her und nun los — war das ein Wonnegefühl! Hernach bekam ich zu essen und zu trinken und ging wieder in die Koje.

Nächsten Mittag kamen wir nach Genua. Ich hatte mich wieder soweit erholt, daß ich die Nacht darauf das Schiff verlassen konnte. Obzwar ich in Genua Bescheid wußte, nahm ich es doch gern an, daß der Maschinist als Einheimischer mich zum Bahnhof begleitete und meine Fahrkarte besorgte. Er riet mir zur 2. Klasse, trotzdem meine Barschaft recht klein geworden war (ich hätte ihm gerne die ausgehandelte Passage um ein Erkleckliches erhöht für seine treuen Dienste) — „denn es gibt jetzt soviele Zwischenfälle mit Deutschsprechenden in den Eisenbahnen".

So trat ich zwei Stunden nach Verlassen des Schiffes die Weiterreise an, bis Mailand, wo ich, wie früher bereits, im Hotel Terminus übernachtete und köstlich in einem anständigen, weißen Bette schlief.

Als mit Chiasso die italienische Grenze hinter mir lag, wer war glücklicher —, als ich? Von Chiasso telegraphierte ich heim. Der 1. November, während ich bei herrlichstem Sonnenschein durch die Schweiz fuhr, ist mir unvergeßlich. Sieben Jahre vorher war ich an demselben Tage, beim selben Wetter, denselben Weg gereist.

In Lindau hatte ich Schwierigkeiten. Man wollte mich nicht nach Deutschland hereinlassen. Das meiste von meinen Legitimationspapieren hatte ich eingebüßt, teils mit „Itolo", teils auf „Silvia" und abenteuerlich genug schaute ich wohl aus in dem schwergeprüften Kakhi-Anzug, den leichten Tropenschuhen, der geschenkten Reisemütze des 2. Maschinisten der „Silvia" und dem ungepflegten Vollbart. Aber endlich gelang es mir doch, mich genügend auszuweisen und man ließ mich passieren, d. h. in München wiederholte sich dasselbe Schauspiel. Hier begrüßte ich die Meinen, staffierte mich etwas aus, und reiste am andern Tage weiter, denn ich wollte vor allem die anvertrauten Papiere des Konsuls los sein, meldete mich dann gleich bei meiner Reederei in Hamburg und bei meinem Truppenteil in Kiel, wo sie mich jedoch erst nach etlichen Wochen haben wollten. So verlebte ich noch ein stilles glückliches Weihnachten in München, hernach aber wurde mir die Zeit lang — überall rückten die Deutschen vor, auch zur See rührte es sich — und ich war doch heimgekommen, um zu kämpfen. Endlich im Februar meldete ich mich wieder und wurde behalten. Zwar faßte mich im Frühjahr nochmals das Fieber und rüttelte mich wochenlang durch. Aber in der Folge konnte ich den ganzen Krieg an der Front durchmachen, davon über zwei Jahre als Kommandant eines Vorpostenbootes (Fischdampfer „Senator Michahelles"); die letzten Zeiten durch führte ich ein Boot bei der Minensuch-Flottille und 1918 war ich Navigationsoffizier auf „Sofie Charlotte", die zum Ausbruch der Revolution eben von Reval auslaufen sollte. Wir brachten das Schiff noch befehlsgemäß nach Stettin, wo sich für mich der letzte traurige Akt des Krieges abspielte. Was hernach noch kam, das gehört auf ein anderes schwarzgerändertes Blatt, aber nicht mehr zu diesen Aufzeichnungen.



J. F. Lehmanns Verlag, München, Paul Heyse-Str. 26



Im Felde unbesiegt

Erlebnisse im Weltkrieg, erzählt von Mitkämpfern.

Herausgegeben von General der Infanterie

G. v. Dickhuth-Harrach

Mit den Bildnissen der 51 Mitarbeiter

2 Bände. Grundpreis geh. je Mk. 5.50, geb. je Mk. 7.50, $ 1,50

Aus dem Inhalt: Erster Band: Der Handstreich auf Lüttich, von Ludendorff. — Die Schlacht bei Tannenberg, von v. Hindenburg. — Deutsche Infanterie, von Franz Schauwecker. — „Emden" im Kreuzerkrieg, von Witthoeft. — Brzeziny, von Litzmann. — Die Winterschlacht in Masuren, von v. Redern. — Der Überfall auf die Ayesha-Leute, von Pinkert und von v. Mücke. — Nowo Georgiewsk, von v. Dickhuth-Harrach. — Das k. u. k. Inf.-Rgt. Graf Khevenhüller am Monte San Michele, von Barger. — Der Kampf um Gallipoli, 1915—1916, von Liman v. Sanders. — Skagerrak, von Foerster. — Die Sprengung des Cimonegipfels, von Sedlar. — Der Tod von Ypern, von Wilhelm Schreiner. — Die 43. Res.-Div. am „Toten Mann", von v. Frantzius. — Die Kärntner beim Sturm auf den Polounik, von Barger. — Der Durchbruch bei Flitsch, von Krauß. — Die Angriffsschlacht von Cambrai, von v. Moser. — Der Adler des Weißen Meeres, von Heydemarck. — „UB. 57", von Lützow. — Das Bayerische Inf.-Leib-Regiment beim Sturm auf den Kemmel, von Frhrn. v. Prandh. — Truppenverbandplatz, von Dr. Spatz. — Das letzte Mal an der Front, von Freiherrn v. Richthofen. — Ein Kerl, von Walter Bloem. — Das deutsche Asienkorps, von v. Frankenberg. — Die Ostafrikaner im Weltkrieg, von v. Lettow-Vorbeck. — Ein Zeppelin-Angriff auf England, von Oberleutnant z. S. v. Schiller.

Zweiter Band: Eindrücke des Weltkrieges, von Mackensen. — Kritische Tage an Bord S. M. S. Möwe, von Graf zu Dohna. — Aus den Kämpfen südöstlich Przemysl Mai 1915, von Hugo Kerchnawe. — Die Freiwilligen vor Ypern im Herbst 1914, von Baumgarten-Crusius. — An der Somme 1916, von Balck. — Fliegertod, von H. Berr. Das XX. Armeekorps bei Hohenstein, von Hell. — Die sächs. 24. Inf.-Div. als Stoßkeil der Armee Below, von Hugo Holthausen. — Streifzüge in der Sinaiwüste, von Frhr. Kreß v. Kressenstein. — Landgeschütz gegen Dreadnought in den Dardanellen, von Lierau. — Die Infanterienachrichtentruppe im Felde, von Wollenzin. — Deutsche Gebirgsartillerie, von Rübel. — Das bayer. Res.-Jäger-Batl. Nr. 1 in Rumänien, von Pflügel. — Fesselballons, von Steegmann — Die 24er beim Angriff auf Verdun, von Haupt. — Aus dem Kriegstagebuch einer österr.-ungar. Pionier-Feld-Komp., von Regele. — Der Fall von Görz, von Adam. — Vorstoß zur Marne, von Matthaei. — Der Mineur von Flandern, von Füßlein. — Unsere Pioniere, von Schwarte. — Feldartillerie im Bewegungskrieg, von Heitz. — Ich hatt' einen Kameraden, von Dickhuth-Harrach. — An der Westfront nichts von Bedeutung, von Schurig. — Gedenke, von Franz Schauwecker.

Das neue Nibelungenlied deutschen Heldenkampfes!
Ein unerschöpflicher Schatz für jeden Mitkämpfer!

. . . . Jede der Einzeldarstellnngen ist ein Kabinettstück in seiner Art; es dürfte sehr schwer sein, ein einziges als das Beste herauszuheben. Man kann den Herausgeber nur zu seiner glücklichen Idee und zu der vortrefflichen Auswahl der Aufsätze beglückwünschen. *General v. Liebert (Deutsche Zeitung).*

Eine schönere Möglichkeit, sich in die Stunden des blutigen Kampfes und des glänzenden Sieges zurückzuversetzen, wird sich kaum finden lassen, als es durch die Sammlung der Berichte geschieht, die General v. Dickhuth-Harrach von berufenen Männern aus allen Phasen des Krieges in seinem Buch vereinigt hat. *General Schwarte (Kölnische Zeitung).*

Die hier angegebenen Preise sind Grundpreise, die dem ungefähren Vorkriegspreis entsprechen. Sie sind mit der jeweils geltenden, in jeder Buchhandlung oder beim Verlag zu erfragenden Teuerungszahl zu vervielfachen.



Auf See unbesiegt

Erlebnisse im Seekrieg
erzählt von Mitkämpfern

Herausgegeben von Vizeadmiral **E. von Mantey**

Mit 56 Bildnissen gefallener Helden

2 Bände. Grundpreis geh. je Mk. 5.50, geb. je Mk. 7.50, $ 1.50

Aus dem Inhalt: Erster Band: v. Trotha, Mit Scheer auf der Kommandobrücke. — Prinz Heinrich von Preußen, „Blücher". — v. Waldeyer-Hartz, Vor Antwerpen. — Loofs, Maschinenpersonal in der Skagerrakschlacht. — Meurer, Befreiung Finnlands. — Kinzel, Die schweren Marinegeschütze. — Steinbrink, UC 65 im engl. Kanal. — Schiwig, Der letzte Kampf S. M. S. „Leipzig." — Lützow, Versenkung der „Lusitania". — Zenne, Die letzten Stunden S. M. S. „Wiesbaden". — Prinz Sigismund v. Preußen, U-Boot gegen U-Boot. — Moll, Flieger-Erlebnisse. — Boehmer, Skapa Flow. — Admiral Scheer, Schlußwort.

Zweiter Band: Gadow, Der erste Waffengang. — Kapitänleutnant v. Tirpitz, Der Untergang der Mainz. — † Oberleutnant z. S. Ziegner, Eine U-Bootfalle. — O. Wulff, Donaukämpfe. — Rolin, „Baden". — Schön, Weddigens erster Sieg. — Rebeur-Paschwitz, Goeben und Breslau im letzten Kriegsjahr. — Chr. Linhard, Als rechter Flügelmann der Westfront. — Minensuchfahrten in der Nordsee. — Dr. Fritz Müller, Fliegererlebnisse aus der Nordsee. — Neumann, Mit UC 67 im Mittelmeer. — Gebeschuß, Der letzte Kampf S. M. S. Blücher. — Fränzel, Letzte Fahrt von „U 153". — Lencz, Graf von Spee und sein Geschwader. — Graßmann, Die brave alte Augsburg. — Dr. zur Werth, Auf meinem Lazarettschiff. — Dr. Firle, Meine erste Kriegsfahrt nach Odessa. — Glüer, Eroberung der baltischen Inseln. — Dr. Eichholtz, Bei Gibraltar.

Stunden stolzer Erinnerung, wehmütiger Andacht, neuer Hoffnung gab mir das Lesen dieses Buches, dem ich Fortsetzung in diesem Sinne wünschen möchte. Zur heiligen Pflicht wird es uns gemacht, diesen Geist des Opfermutes, der Kühnheit, der Entschlossenheit und der Treue wachzuhalten, damit diese Helden uns ein Ansporn werden, an der Mitarbeit zum Aufbau und zur Befreiung unseres darniederliegenden Vaterlandes nicht nachzulassen. Die Erinnerung an jene stolzen Tage, als die deutsche Flotte der meerbeherrschenden englischen die Herrschaft streitig machte, als der deutsche Seemannsgeist Leistungen vollbrachte, die die Welt in Zittern und Staunen, in Ehrfurcht und Begeisterung versetzte, läßt mir die Hoffnung auf bessere Zeiten nicht rauben. *Deutsche Marine-Zeilung.*

Das ganze Buch zeugt von dem Geist treuester Pflichterfüllung, abenteuerlichen Erlebens, innigster Kameradschaft und entsagenden Opfermutes bis zum bitteren Ende. Hier haben wir ein Volksbuch, das vor allem der deutschen Jugend Aufmunterung zu vaterländischem Handeln gibt. *Essener Allgemeine Zeilung.*

Taschenbuch der Kriegsflotten

XX. Jahrgang 1922, herausgeg. v. Korv.-Kap. a. D. **B. Weyer**
mit 357 Schiffsbildern, Skizzen und 2 farbigen Flaggentafeln.

Grundpreis geb. M. 6.—, $ 2.—

Für das Ausland mit hohem Geldstand gelten die angegebenen Dollarpreise. 1 Dollar = 5 schw. Frk. = 2½ holl. Gulden = 4 schwed. Kronen = 12½ Lire = 15 tschech. Kronen.

Der Massenmord in der rumänischen Gefangenenhölle Sipote

Von Pfarrer **H. Krieger.** 2. Auflage. — Grundpreis geh. Mk. —.50, $ 0.10.

Das Erschütterndste, was bisher an Gefangenenschicksalen berichtet wurde, ist hier geschildert. Von 17000 deutschen und österreichischen Gefangenen verließen nur 4000 lebend diese Hölle, in denen ihre Kameraden unter furchtbarsten Qualen zu Tode gemartert wurden.

In französischer Gefangenschaft

Von **R. G. Waldstätter.** Grundpr. geh. Mk. —.80, $ 0.20.

Urteil eines Neutralen über die schmähliche Behandlung deutscher Gefangener in Frankreich.

Vier Jahre in russischen Ketten

Eigene Erlebnisse / Von Helene Hoerschelmann
Grundpreis geheftet Mk. 1.75, geb. Mk. 3.25, $ 0.60.

In atemloser Spannung verfolgen wir den Weg der Verfasserin durch Moskaus Spitäler und Amtsstuben, ins Gefängnis und auf der Flucht zu den deutschen Stellungen. Durch all diese abenteuerlichen Schilderungen aber leuchtet immer die erhebende und begeisternde, alles hintansetzende Liebe der Verfasserin zu den deutschen Brüdern und der alten Heimat. Die stillen Leiden der armen deutschen Kriegsgefangenen, wie die aufopfernde Liebe der baltischen Helferinnen ergreifen jedes Herz in gleicher Weise.

Warum ich auf der Auslieferungsliste stehe?

Von Dr. phil. **Ernst Jahn.** Grundpreis Mk. —.80, $ 0.30.

Das Werk geht noch weit über das Persönliche hinaus. Es macht uns die wahren Gründe der feindlichen Auslieferungsforderung klar, die darauf hinarbeitet, uns völlig zu vernichten, indem sie unsere besten Leute, die während des Krieges treu dem Vaterland gedient haben, unschädlich machen will. Deutschland soll seine eigenen Söhne als Verbrecher verurteilen, um ehrlos und wehrlos vor aller Welt gebrandmarkt dazustehen.

Die weltpolitischen Kräfte der Gegenwart

Von **Ernst Berg.** — Grundpreis geh. Mk. —.80, $ 0.25.

Sklaven des internationalen Geldgötzen oder freie Herren im eigenen Land? Lese jeder diese Schrift, in der der Verfasser die „hohe Politik" der Gegenwart als infames Börsenspiel einiger „Allgewaltiger" aufdeckt, für die die Völker die Ware und die Regierungen der einzelnen Staaten die willenlosen Werkzeuge sind.

Der Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Wehrmacht im Herbst 1918

Dargestellt nach Akten des k. u. k. Armeeoberkommandos u. anderen amtl. Quellen von Generalmaj. d. R. **H. Kerchnawe** (Wien). — Grundpr. geh. Mk. 3.—, geb. Mk. 5.—, $ 0.90.

Das Buch bringt sachlich und unparteiisch die in den Akten der österreichisch-ungarischen Heeresleitung enthaltenen amtlichen Meldungen, Berichte und Befehle. Es ergänzt sie durch diplomatische Aktenstücke, Pressestimmen und Parlamentsberichte.

Für das Ausland mit hohem Geldstand gelten die angegebenen Dollarpreise. 1 Dollar = 5 schw. Frk. = 2½ holl. Gulden = 4 schwed. Kronen = 12½ Lire = 15 tschech. Kronen.

J. F. Lehmanns Verlag, München, Paul Heyse-Str. 26

Rassenkunde des deutschen Volkes

Von **Dr. Hans Günther**

Mit 409 Abbildungen und 8 Karten. Grundpreis geh. Mk. 10.—, geb. Mk. 13.—, $ 2.—.

Aus dem Inhalt: Die Rassenkunde u. d. allgemeine Bildung. — Der Begriff Rasse. — Geschichte d. Rassenkunde. — Benennungen d. vier europ. Rassen. — Die körperl. Merkmale d. nordischen, westischen (mittelländischen), ostischen (alpinen) u. dinarischen Rasse. — Die seelischen Eigenschaften der vier Rassen. — Die Verteilung d. Rassen. — Umwelteinflüsse, Vererbungserscheinungen. — Vorgeschichtliche Rassenerscheinungen. — Rasse und Sprache. — Anhang: Rassenkunde des jüdischen Volkes.

Das erste Buch, das in streng wissenschaftlicher und dabei doch volkstümlicher Weise das Rassenproblem behandelt. Alle auf dem Boden des Deutschen Reiches seßhaften Rassen sind nach Ursprung und Verbreitung, geistiger, körperlicher und wirtschaftlicher Veranlagung eingehend geschildert. Durch prächtige Abbildungen werden die Rassenmerkmale zur Darstellung gebracht.

Ritter, Tod und Teufel

Der heldische Gedanke. Von Dr. Hans Günther.

Grundpreis geh. Mk. 3.—, geb. Mk. 5.—, $ 0.90.

Wie ein altes Skaldenlied — oder besser noch: wie eine wachrüttelnde Faust, ist der Inhalt dieses Buches. (München-Augsb.-Abendztg.)

Man atmet die frische, reine Luft völkischer Kraft und Daseinsbejahung, wenn man Günthers oft wuchtig und begeistert hinströmende Ausführungen auf sich wirken läßt. Aus den stickigen Niederungen moderner Massenpsychose führt der Verfasser mit der sicheren Hand des Geschichts- und Kulturkundigen und des Völkerpsychologen hinauf auf die sonnigen, strahlenden Höhen heldischen Volkstums. (Dresdner Nachrichten.)

Germanische Götter u. Helden in christlicher Zeit

Beiträge zur Entwicklungsgeschichte der deutschen Geistesform

Mit 140 Abbildungen. Von Dr. phil. **E. Jung**

Grundpreis geh. Mk. 7.—, geb. in Halbleinen Mk. 10.—, in Ganzleinen Mk. 12.—, $ 3.—.

. . . Ein wahrer Leckerbissen für Altertumskenner, für geschichtliche Feinschmecker, ein pikantes Gericht für vergleichende Religionsforscher. Viel davon war ja schon bekannt, aber in dieser Vollständigkeit, in dieser Zusammenfassung des zerstreuten, weit entlegenen Stoffes haben sich diese Erscheinungen kaum einmal dem Auge dargestellt, und sie wirken denn auch überraschend, verblüffend, beinahe überwältigend . . .

G. Grupp-Maihingen (Augsburger Postzeitung).

Die hier angegebenen Preise sind Grundpreise, die dem ungefähren Vorkriegspreis entsprechen. Sie sind mit der jeweils geltenden, in jeder Buchhandlung oder beim Verlag zu erfragenden Teuerungszahl zu vervielfachen.

J. F. Lehmanns Verlag, München, Paul Heyse-Str. 26

Deutschlands Erneuerung

Monatsschrift für das deutsche Volk

Herausgegeben von: Geh. Hofrat G. von Below, H. St. Chamberlain, H. Claß, Prof. R. Geyer-Wien, Geh.-Rat M. v. Gruber, Prof. Erich Jung, Dr. Erich Kühn, Prof. Dr. Dietrich Schäfer, Reg.-Präf. a. D. v. Schwerin, Geh.-Rat Prof. R. Seeberg.

Schriftleitung: Dr. Erich Kühn.

Die vier Hauptziele von Deutschlands Erneuerung:

Geistiger und staatlicher Aufbau des Deutschtums
Los vom rassenfremden Internationalismus
Für die Vereinigung aller Deutschen
Befreiung vom Marxismus

Bezugspreis (nicht Grundpreis): 80 Mark für 1 Heft, freibleibend.

Einige Urteile über Deutschlands Erneuerung:

„Aus allen Heften spricht Überzeugung zu den Lesern, nicht Phrasendrusch oder ähnliches. Tiefempfundene Darlegungen aus allen Wissensgebieten deutschen Geistes zeigen die Reichhaltigkeit der Zeitschrift .... Deutschlands Erneuerung ist ein großes Vorbild für alle deutschen Zeitschriften ..... Es gilt die .... tätige Mithilfe für deutschen Geist und deutsche Wesensart." Deutsche Zeitung, Berlin.

Die Monatsschrift „D. E." halte ich für die gegenwärtig beste, zielsicherste und zuverlässigste Leiterin zu einer klaren, gesicherten, deutschen Zukunft. Prof. G.

Wege zur politischen Macht

Von Prof. **Dr. H. Freiherrn v. Liebig**

Grundpreis geheftet Mk. 2.—, gebunden Mk. 3.50, $ 0.65.

Ein hervorragendes Buch, das allen, denen die Gesundung und Wiederaufrichtung unseres deutschen Volkes am Herzen liegt, nicht genug empfohlen werden kann.
(Kampfbund zur Brechung der Zinsknechtschaft.)

Die Politik Bethmann Hollwegs

Von Professor **Dr. Freiherrn v. Liebig.**

Das B-System vor und nach dem Kriege. Grundpr. geh. Mk. 5.—, geb. Mk. 7.—, $ 0.90.

..... das gelesenste politische Werk Deutschlands. Bethmann Hollweg hat von ihm gesagt, es habe auf ihn gewirkt, als habe ihn jemand mit einem Hammer auf den Kopf geschlagen. Kurz nach seinem Erscheinen rief es eine Verschärfung der Zensurbestimmungen hervor. (Weimarer Anzeiger.)

Der Betrug am deutschen Volk

Von Prof. **Dr. Freiherrn v. Liebig.** — Grundpreis geh. Mk. 4.—, geb. Mk. 6.—, $ 1.10.

... Die Zeit wird kommen, die v. Liebigs Schriften neben denen eines Fichte, Treitschke und Bismarck nennen muß, als leider im Brausen der Zeit ungehört verhallte Warnungsrufe eines treu vaterländisch gesinnten und stets klarblickenden Mannes.
(Deutschvölkische Blätter).

Die hier angegebenen Preise sind Grundpreise, die dem ungefähren Vorkriegspreis entsprechen. Sie sind mit der jeweils geltenden, in jeder Buchhandlung oder beim Verlag zu erfragenden Teuerungszahl zu vervielfachen.
Bei Deutschlands Erneuerung sind sämtliche zur Zeit geltenden Teuerungszuschläge bereits inbegriffen.